10/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 50 3701



Alt und neu

Auch in Gera ist u. a. neben modernen Tatra-Straßenbahnen ein historischer Triebwagen vorhanden. Dieses 1928 von MAN gebaute Fahrzeug war viele Jahrzehnte auf den Geraer Straßen ein unentbehrlicher Helfer der „Elektrischen". Ursprünglich mit der Nr. 12 (später 112) eingesetzt, wurde es bis 1976 als Hilfsgerätewagen genutzt.
Zu besonderen Anlässen verkehrt der nunmehr 55 Jahre alte Wagen wieder auf dem Netz der Geraer Straßenbahn und erregt großes Aufsehen.

1 Historischer Triebwagen 12 während einer Probefahrt in der Nähe der Endstelle Tinz im Juni 1982.

2 Alt und neu nebeneinander: Diese Aufnahme entstand ebenfalls im Juni 1982 an der Endstelle Zeulsdorf. Rechts der KT4D-Wagen 310.

3 Durch eine besonders wechselvolle Geschichte ist dieser Mitte Februar 1983 aufgenommene Schneepflug 202 gekennzeichnet. Hinter ihm verbirgt sich der 1951 in Werdau gebaute und an die Stralsunder Straßenbahn gelieferte LOWA-Wagen. Als in Stralsund 1966 der Betrieb eingestellt wurde, kam das dort als Triebwagen 12 eingesetzte Fahrzeug nach Gera, wurde später zum Beiwagen umgebaut und verkehrte mit der Nr. 239. Im Hintergrund der Schienenschleif-Triebwagen 103.

Fotos: V. Vondran, Gera

1

2



3



modell eisenbahner

inhalt

10/83

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild:
Zwischen Zschopau und Waldkirchen entstand diese Aufnahme vom Personenzug 11782 am 14. April 1983. Man beachte die Schlußlok.
Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 9. 1983
Geplante Auslieferung: 17. 10. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Modellbahnausstellung der AG 5/24 Barth

Es war ein guter Gedanke der Barther Modellbahnfreunde, die Ausstellung zur Urlaubszeit vorzubereiten.
Sie fand in den Räumen des Verwaltungsgebäudes der Lokeinsatzstelle Barth statt, in der die AG auch ihr Domizil hat. Der Weg dorthin war gut beschildert und die Spannung, die sich beim „werdenden" Besucher von Schild zu Schild verstärkte, wurde nicht enttäuscht. Ausgerüstet mit einer gelochten Eintritts-Fahrkarte waren folgende Exponate zu sehen:

- Zwei miteinander verbundene kleine H0-Heimanlagen mit Bw- und Hafenmotiv,
- eine gute $H0_m$-Nachbildung vom Schmalspurbahnhof Barth, die aber noch nicht betriebsfähig war,
- zwei ineinandergebaute 0-Anlagen wurden mit von Uhrwerk- und Elektrofahrzeugen betrieben,
- eine kleine TT-Automatik-Anlage war für das Einfahren von Solidaritätsspenden vorhanden,
- 16 Modelle von elektrischen Lokomotiven in einer Vitrine demonstrierten verschiedene Entwicklungen des Vorbildes,
- eine Darstellung zeigte die Entstehung einer 03-Rekolok unter Verwendung der 01 und 41 von PIKO.

Höhepunkt der Ausstellung war jedoch die große H0-Anlage mit dem Fährbahnhof Saßnitz. Verwundert schaute sich der Besucher um, als plötzlich der tiefe Ton einer Schiffssirene ertönte, doch dann wurde ganz langsam das mächtige Fährschiff „Saßnitz" sichtbar, das sich, vorher geschickt hinter einer Kulisse verborgen, nun allmählich der Anlegegleisbrücke näherte. Nach dem Anlegen hatten zwei Freunde alle Hände voll zu tun, um den Betrieb zu bewältigen.
Das 1,60 m lange Modell der „Saßnitz" (2500 Stunden benötigte Modellbahnfreund Bansemer für den Bau) mit seinen vielen Extras (Flaggensignale, umlaufendes Radargerät, Entkupplungseinrichtungen, steuerbare bewegliche Heckklappe u. a.) ist schon ein Erlebnis für sich.
Auf der Anlage selbst verkehren Triebfahrzeuge der Baureihen 01 (Reko), 38, 41 (Reko), 106, 110, 118, 120 und 130 sowie Modelle von internationalen Reisezug- und Güterwagen.
Abgerundet wurde die sehenswerte Ausstellung durch eine Chronik und ein Gästebuch der AG sowie einen gut organisierten Literatur- und Souvenirverkauf.

Ad.-Dieter Lenz, Berlin

Leser schreiben ...

Kindereisenbahn Wolgograd

Sie erwähnten im Heft 4/83 auf der zweiten Umschlagseite eine ehemalige deutsche Heeresfeldbahnlok, die seinerzeit bei der Pioniereisenbahn in Wolgograd eingesetzt wurde. Dabei handelte es sich um die HF-11025, die von Henschel während des zweiten Weltkrieges im Auftrage der faschistischen Wehrmacht gebaut worden war. Die Maschine entsprach baulich den von der DR 1949 übernommenen Loks 99 4651 bis 99 4653. Zwei weitere Loks dieses Typs (HF-11001 und HF-11009) waren u. a. auch in Estland nach dem zweiten Weltkrieg im Einsatz. Die Diesellloks TU 2-099 und TU-251 verkehrten ab 1957 bzw. 1958 ebenfalls auf einer estnischen Schmalspurbahn. Die TU-251 habe ich selbst gefahren.

M. Helme, Tallin

Auch das ist Verbandsarbeit

Die AG 4/68 des DMV der DDR in Gera-Rubitz besteht seit 1980. Die wenigen Mitglieder nutzen alle Möglichkeiten, um auch in der Öffentlichkeit anzukommen. So gestaltete beispielsweise der AG-Vorsitzende Manfred Frehse in der neu eröffneten Kinderkrippe „Zentrum" anläßlich des Internationalen Kindertages eine zweistündige Vorführung mit einer historischen Märklin-Eisenbahn.
Die Freude der Kleinen sowie der Erzieherinnen war sehr groß, als sich die alte Uhrwerklok mit dem Zug in Bewegung setzte und dazu die originalgetreuen Lokgeräusche vom Tonbandgerät vorgespielt wurden. Da der AG-Vorsitzende gleichzeitig Mitglied der Patenbrigade dieser Einrichtung ist, besteht enger Kontakt. Weitere Vorführungen werden zu entsprechenden Anlässen folgen.

AG 4/68 des DMV der DDR

Leser fragen ...

Druckluft- oder Luftdruckbremsen?

Der im Heft 8/83 veröffentlichte Beitrag über die Entwicklung der Lokomotivbremsen in Sachsen hat mir sehr gut gefallen. In der Fachliteratur wird aber stets der Begriff Druckluft- und nicht Luftdruckbremse verwendet. Was ist nun richtig?

Egon Schallert, Berlin

Hier liegt ein Irrtum des Autors vor! Richtig ist der Begriff Druckluftbremse. Heinrich Krager aus Leipzig gab uns noch folgenden Hinweis: „Ich möchte auch auf den Unterschied zwischen Westinghouse-Bremse und Heberleinbremse aufmerksam machen. Im ersten Fall geht die Luft durch Leitung und im zweiten die Leitung durch die Luft."

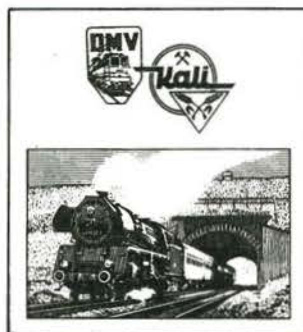
Redaktion antwortet

Ein großer Erfolg

Vielen Dank allen Freunden, die uns beim Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz am 26. August 1983 wieder hervorragend unterstützt haben. So stellte u. a. Freund Otto Haak aus Stahnsdorf historische PIKO-Wagen, die AG 3/42 Marienberg Bausätze, die AG 3/31 Pirna TT-BDgwhse-Wagen, die AG Greifswald Broschüren, die AG 8/9 Rostock Farbposter und das Generalsekretariat der DMV der DDR verschiedene Souvenirs zur Verfügung.
Selbstverständlich war am transpress-Stand wieder viel los, und auch wir haben dazu beigetragen, daß vom Verlag Solidaritätsspenden in Höhe von mehr als 10 000 Mark übergeben werden konnten.

me

Modellbahn und Philatelie in einer Schau



Wolmirstedt: Zur I. Modelleisenbahn-Ausstellung vom 15. bis 23. Oktober haben sich die Freunde etwas Besonderes einfallen lassen. Die Philatelisten des VEB Kalibetrieb stellen sechs Exponate zum Thema Eisenbahn aus. Des weiteren hat ein Sonderpostamt geöffnet, wo ein Sonderstempel sowie eine Souvenirkarte angeboten werden. Die Abbildung links zeigt den Schmuckzudruck der Karte.

Na bitte!



Eingesandt von Gert Hufe, Niederorschel

Dipl.-Ing. Sigmar Scholz, Berlin

Die Weimar-Rastenberger Eisenbahn (W.R.E.)

Nachdem wir im Heft 5/83 unserer Zeitschrift die Südharz-Eisenbahn vorstellten, soll heute ein Beitrag über die ehemalige meterspurige Bahn von Weimar nach Rastenberg und Großrudestedt folgen. Dabei wird die W.R.E.-Geschichte ausführlicher vorgestellt, als dies im 1980 herausgegebenen Schmalspurbahn-Archiv geschehen ist. Auf die bei dieser Bahn seinerzeit eingesetzten Mallet-Lokomotiven ist bereits im Heft 6/1981 unserer Zeitschrift eingegangen worden, und da einige Fahrzeuge zuvor auf der Südharz-Eisenbahn verkehrten, wird die Lokgeschichte hier nur kurz abgehandelt.

Entstehung und Entwicklung der W.R.E.

Wie überall im damaligen Deutschen Reich wollte auch das Großherzogtum Sachsen-Weimar nicht hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung zurückbleiben. Nachdem die wichtigsten Verkehrszentren mit Hauptbahnen erschlossen worden waren, erhielt am 1. April 1886 die am 29. März 1886 gegründete Weimar-Rastenberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau einer meterspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Weimar nach Rastenberg mit einem Abzweig nach Großrudestedt. Die Konzessionsurkunde basierte auf dem Gesetz für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878. Die W.R.E. war also keine Kleinbahn, sondern eine „Secundairbahn". Über die Spurweite hatte es nie richtigen Streit gegeben. Die Regierung des Großherzogtums lehnte von vornherein aus ökonomischen Gründen die Genehmigung für den Bau einer Regelspurbahn ab.

Den eigentlichen Bahnbau übernahm die Berliner Kommanditgesellschaft Soenderop & Comp. Die Strecke führte von Weimar Thüringischer Bahnhof (später umbenannt in Staats- bzw. Hauptbahnhof) nach Buttelstedt (km 14,62) und endete in Rastenberg (31,41 km). Von Buttelstedt bis Großrudestedt verlief die 19,63 km lange Zweigstrecke weitgehend im Vippachtal. Die W.R.E. verfügte über fünf Bahnhöfe, 15 Haltestellen und einen Haltepunkt.

Am 25. Juni 1887 fand die Eröffnungsfahrt statt, und einen Tag später verkehrten auf dem gesamten Streckennetz Personenzüge. Dagegen wurde der Güterverkehr erst am 19. August 1887 aufgenommen.

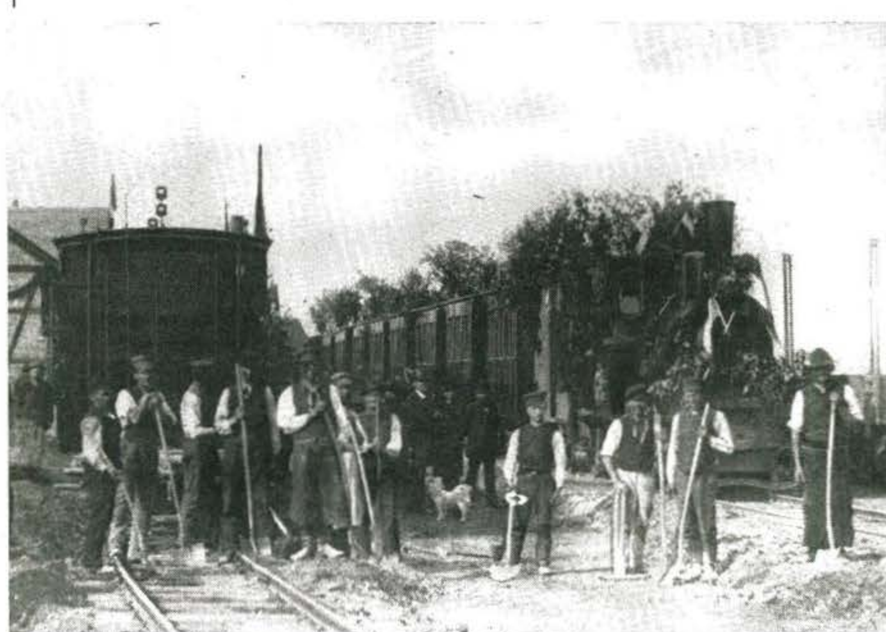
Zunächst hatte die W.R.E. den Bahnbetrieb selbst geführt. Doch schon im ersten Betriebsjahr entstanden erhebliche finanzielle Verluste. Wir können es gleich sagen – die W.R.E. war während ihres Bestehens immer unrentabel.

Und dennoch wurde, auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage hoffend, den Wünschen Buttstädter Einwohner nach einem Anschluß an die W.R.E. Rechnung getragen. Am 18. November 1891 konnte die 2,83 km lange Stichstrecke von einem Gleisdreieck bei Mannstedt nach Buttstädt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Somit ergab sich ein etwas ungewöhnlicher Zugverkehr. Von Buttelstedt oder Rastenberg kommend, fuhren die Züge bis zum Gleisdreieck bei Mannstedt und dann abzweigend auf dem neuen Streckenabschnitt bis Buttstädt. Hier setzte man die Lok um. Erst dann ging die Fahrt zurück zum Gleisdreieck und weiter nach Rastenberg bzw. Buttelstedt. Die durchgehende Verbindung des Gleisdreiecks von Buttelstedt nach Rastenberg wurde nicht benutzt.

Die ständig komplizierter gewordene finanzielle Lage der Bahn zwang dazu, daß die Betriebsführung am 3. Mai 1897 der „Central-Verwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein Berlin, Betriebsabteilung Thüringen" übertragen wurde. Einziger Besitzer dieses Großunternehmens war Herrmann Bachstein. Er kaufte vielfach unrentable Nebenbahnen auf und ermöglichte später meist auch einen rentablen Betrieb. Am 1. April 1898 kaufte Bachstein die W.R.E. für einen Spottpreis.

Die Einwohner des Kurortes Rastenberg und die Besitzer der dort in der Nähe vorhandenen Kaligruben strebten in den folgenden Jahren den Bau einer regelspurigen Anschlußbahn von Buttstädt nach Rastenberg an, um günstigere Verkehrsverbindungen zu erhalten, die bei der meterspurigen Bahn bei weitem nicht gegeben waren. Bachstein erhielt am 24. November 1909 die Konzession für den Bau und Betrieb einer 5,5 km langen regelspurigen Bahn von Buttstädt nach Rastenberg. Der Güterverkehr wurde ab 30. Mai 1910 aufgenommen und der Personenverkehr am 1. Oktober 1910 eröffnet. Der Betrieb auf dem Schmalspurbahnabschnitt vom Gleisdreieck bei Mannstedt bis Buttstädt wurde mit Aufnahme des Personenverkehrs auf der neuen Regelspurbahn eingestellt. Zwischen Hardisleben und Rastenberg benutzten Schmalspur- und Regelspur-

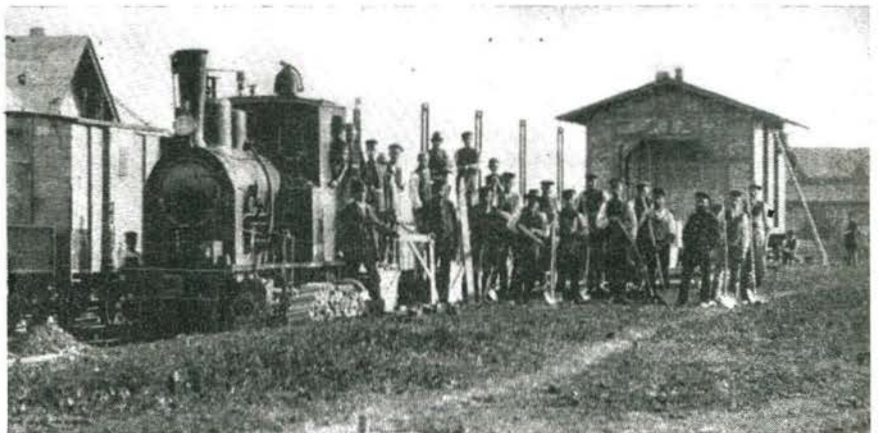
1



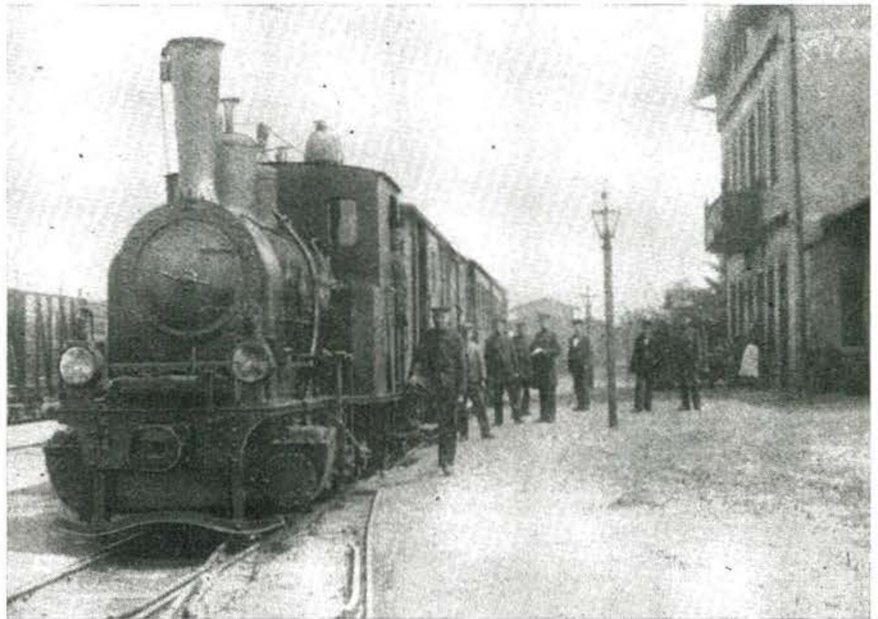
1 Eröffnungszug in Weimar Nord am 25. Juni 1887

bahn den gleichen Gleiskörper (Dreischienengleis).
Die finanzielle Lage der W.R.E. wurde immer komplizierter. Nachdem der Generalunternehmer Herrmann Bachstein bereits 1908 verstorben war, forderte die aus seinen zwei Söhnen bestehende Erbengemeinschaft ständig die Genehmigung zur Betriebseinstellung der W.R.E. Nachdem der Schließung des Abschnittes Buttstädt–Rastenberg zugestimmt worden war, fand am 17. Juni 1923 die letzte Fahrt mit der Schmalspurbahn statt. Im gleichen Jahr wurde die Bahnbezeichnung in Weimar-Großrudestedter Eisenbahn geändert.
Um die Betriebsführung aller Bachsteinbahnen in Thüringen effektiver zu gestalten, wurde am 6. Oktober 1923 die „Thüringische Eisenbahn AG" (Theag) mit dem Sitz in Weimar gegründet. Ihr gehörte von nun an auch die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn an. Die Theag war eine Tochtergesellschaft der Central-Verwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein GmbH. Alleinaktionär der Theag war Bachsteins Nachlaßverwaltung in Berlin. Bis zum zweiten Weltkrieg wurde die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn, ohne die finanzielle Lage zu verbessern, weiter betrieben. Daran änderten auch der ab 1934 eingesetzte Dieseltriebwagen und die Auflösung der Betriebsabteilung Weimar der Theag im Jahre 1935 nichts. Inzwischen eroberte sich auch der Omnibus im Einzugsgebiet der Bahn seinen Platz. Hinzu kam die geringe Zahl der Anschlußgleise zu Gütern und Betrieben. Die Bevölkerung benutzte die Bahn nur ungern, da Bahnanlagen und Fahrzeuge meist unzureichend unterhalten und gepflegt wurden.
Im Mai 1943 wurde gemäß einem Vertrag zwischen den faschistischen Machthabern und der Central-Verwaltung der Bau einer regelspurigen Bahn von Weimar zum KZ Buchenwald und dem dortigen Gustloff-Rüstungsbetrieb in Angriff genommen. In der einen Richtung wurden die Häftlinge zum KZ Buchenwald und in der anderen Richtung Rüstungserzeugnisse der Gustloff-Werke und Steine aus dem Steinbruch auf dem Ettersberg befördert. Auf der 14,42 km langen Strecke fand die erste Probefahrt am 21. Juni 1943 statt. Zwischen Weimar und Schöndorf lag die Bahn mit der Schmalspurbahn auf einem Bahnkörper (Dreischienengleis). Infolge von Schäden am Unterbau konnte der Betrieb erst im Dezember 1943 aufgenommen werden. Im Jahre 1945 wurde der Schmalspur-

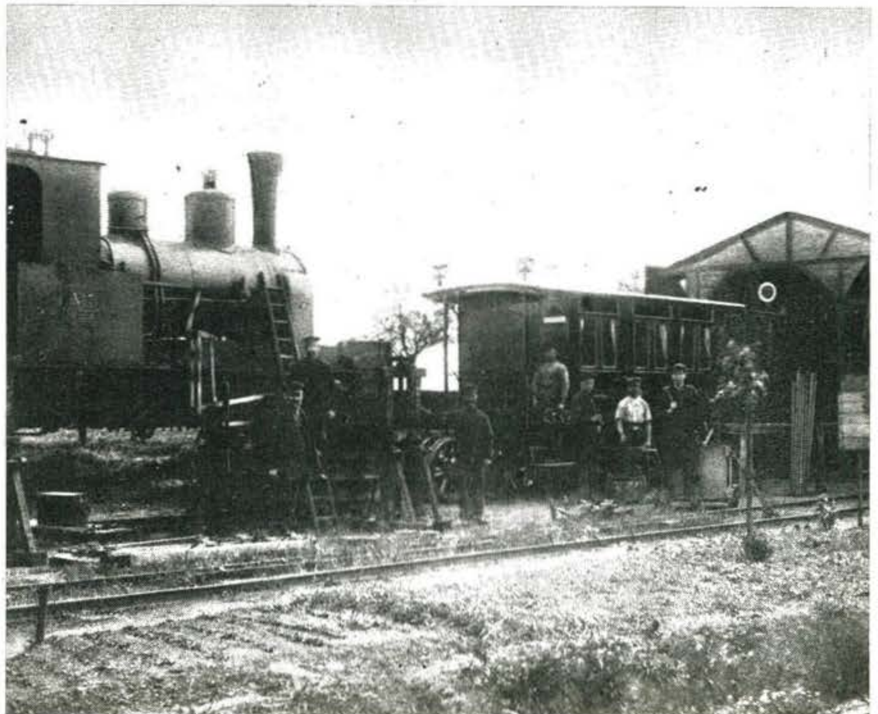
2



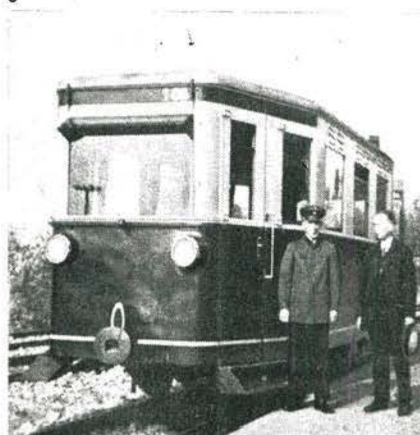
3



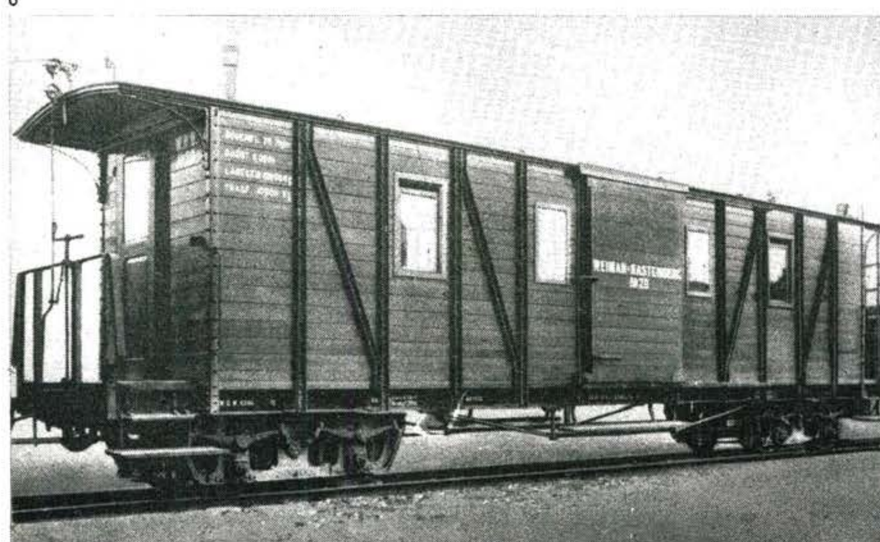
4



5



6



betrieb infolge der Kriegshandlungen und aus nicht bekannten Gründen auch nach Kriegsende für etliche Zeit eingestellt. Schließlich fiel die Schmalspurbahn Weimar–Großrudestedt unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Am Abend des 9. April 1946 fuhren die letzten Personenzüge. Der Güterverkehr wurde noch bis zum 11. April 1946 abgewickelt.

Seit dem 11. November 1946 fuhren neben Arbeitszügen zum ehemaligen KZ auch Personenzüge für den öffentlichen Verkehr auf einem 7,5 km langen Teil der Anschlußbahn von Weimar bis Großobringen. Nach noch vorhandenen Fahrplanunterlagen wurde ein planmäßiger Reisezugverkehr vom 2. November 1947 bis zum 3. Oktober 1953 abgewickelt. Abschnittsweise erfolgte dann auch die Einstellung des Güterverkehrs, worüber allerdings genauere Angaben fehlen.

2 Bahnbau 1887 in Weimar Nord
3 Abfahrbereiter Zug in Buttelstedt, vor 1930
4 Die Werkstatt in Buttelstedt mit der Lok 7, vor 1908
5 T06 im Staatsbahnhof Weimar
6 Kombinierter Personen- und Güterwagen Nr. 20

Fotos: Sammlung S. Scholz, Berlin

Dampflokomotiven der W.R.E./Weimar – Großrudestedter Eisenbahn

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	Fabrik.-Nr.	Indienststellung	Ausmusterung	Bemerkungen
1	Cn2t	Hartmann	1886	1458	1887	1)	
2	Cn2t	Hartmann	1886	1459	1887	1)	
3	Cn2t	Hartmann	1886	1460	1887	2)	
4	Cn2t	Hartmann	1886	1461	1887	1)	
5	Cn2t	Hartmann	1887	1462	1887	2)	
6	Cn2t	Hartmann	1888	1556	1888	1)	
7	Cn2t	Hartmann	1891	1828	1891	1)	
24	Cn2t (1'Cn2t)				1943/44	1946	3), 1946 in UdSSR
25	Cn2t (1'Cn2t)				1943/44	1946	3), 1946 in UdSSR
51	B'Bn4vt	Jung	1898	327	1934	1938	ex SHE Nr. 51, ausgemustert, 4)
52	B'Bn4vt	Jung	1898	328	1928	1936	ex SHE Nr. 52, ausgemustert
53	B'Bn4vt 5)	Jung	1898	329	1936	1946	ex SHE Nr. 53, 1946 in UdSSR
54	B'Bn4vt	Jung	1901	534	1925	1946	ex SHE Nr. 54, 1946 in UdSSR
55	B'Bn4vt	Jung	1916	2389	1926	1946	ex SHE Nr. 55, 1946 in UdSSR

1) ausgemustert je eine Lok 1925 und 1926, zwei Loks 1928, eine Lok 1934
2) ausgemustert eine Lok 1899, eine weitere im Jahre 1900.
3) nach Archivunterlagen von polnischer Staatsbahn. Dort bestand aber bis 1945 keine öffentliche meterspurige Bahn.
4) seit Unfall am 6. Dezember 1936 außer Betrieb
5) von 1939 bis 1942 Achsfolge (1B)'B

Betriebsführung

Bei Eröffnung der W.R.E. bestand die Belegschaft aus 38 Beamten und 30 Arbeitern. Im April 1946 waren noch 52 Eisenbahner angestellt.

Umlademöglichkeiten von und zu regelspurigen Bahnen bestanden in Weimar Nord (ab 1938), Großrudestedt und Guthmannshausen.

An Markttagen in Weimar und Buttstädt (Viehmarkt) verkehrten bis in die 20er Jahre Sonderzüge. Fanden in Weimar Theatertage für Fremdenabonnements statt, fuhren bis Ende der 30er Jahre ebenfalls zusätzliche Züge. Nicht selten mußten zwei Züge hintereinander fahren, damit alle Theaterbesucher befördert werden konnten.

Ansonsten verkehrten täglich durchschnittlich auf jeder der drei Teilstrekken drei bis sechs Zugpaare. Personen- und Güterzüge fuhren getrennt. Nur in der Erntezeit kam es zur Bildung von gemischten Zügen. Der Güterverkehr war saisonabhängig. Während der sechs- bis achtwöchigen Rübenernte konnten die Transportaufgaben kaum bewältigt werden. Dagegen wurde in der übrigen Zeit des Jahres der Güterwagenpark bei weitem nicht ausgenutzt.

Oberbau

Es wurden hölzerne Querschwellen verwendet. Nur in Schwerstedt und Großbrembach kamen auf 0,62 km Streckenlänge eiserne Längsschwellen zum Einsatz, wobei die Bahn insgesamt auf einen Kilometer öffentliche Straßen mitbenutzte. Die Schienen von 1887 hatten eine Masse von 15,25 kg/m.

Kurz nach 1923 ist der Oberbau auf der Reststrecke Weimar–Großrudestedt erneuert worden. Es wurden Schienen mit einer Metermasse von 30 kg eingebaut. Diese Erneuerung war auch für den geplanten Einsatz von Mallet-Lokomotiven der Südharz-Eisenbahn

(SHE) unumgänglich. Von Hardisleben bis Rastenberg und von Weimar Staatsbahnhof bis Schöndorf existierten Dreischienengleise. In den Bahnhöfen Guthmannshausen und Großrudestedt waren schienengleiche Kreuzungen von Schmal- und Regelspurbahn vorhanden.

Hoch- und Kunstbauten, Sicherungstechnik

Typisch waren die einheitlichen Empfangsgebäude der Haltestellen-Anlagen. Sie enthielten neben einem Warteraum und einem Fahrkartenschalter gleichzeitig einen nachträglich um 1900 angebauten Wohnteil. Auf den Bahnhöfen Weimar Nord, Buttelstedt, Buttstädt und Rastenberg bestanden Gebäude unterschiedlicher Bauart. In Weimar Staatsbahnhof, Guthmannshausen und Großrudestedt wurden die Gebäude der Staatsbahn mitbenutzt. Lokschuppen gab es in Weimar Nord (bis 1938 für Schmalspur), Buttelstedt, Rastenberg und Großrudestedt, wobei sich im Lokschuppen Buttelstedt die Werkstatt für die Fahrzeuge befand. Die Umladegleise Staatsbahn/W.R.E. waren überdacht.

Die Einfahrten des Bahnhofes Buttelstedt (bis 1923) und die schienengleichen Kreuzungen von Schmal- und Regelspurbahn in Guthmannshausen und Großrudestedt wurden durch Hauptsignale gesichert. Ansonsten gab es hauptsächlich Neigungsanzeiger, Pfeif- und Läutetafeln sowie Warntafeln. Alle Bahnhöfe und Haltestellen (außer Weimar Thüringischer Bf.) waren seit 1887 durch „morsetelegraphische Anlagen" miteinander verbunden. Um 1930 wurden sie durch Telefonanlagen ersetzt. Zwischen Weimar Thüringischer Bahnhof und Weimar Nord bestand schon immer eine Telefonverbindung.

Dampflokomotiven

Im Jahre 1887 standen fünf von der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz, vormals Rich. Hartmann, gelieferten dreiachsigen Naßdampflokomotiven (Betr.-Nr. 1 bis 5) zur Verfügung. Die mit Innenrahmen und Allan-Steuerung ausgerüsteten Maschinen verfügten neben Handbremseinrichtungen über eine Betätigungsvorrichtung für die Heberleinbremsen der Wagen. Alle Fahrzeuge der W.R.E. besaßen Trichterkupplungen mit Kuppeleisen nach sächsischem Vorbild.

Im Jahre 1888 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik noch eine gleichartige Lok, der 1891 eine weitere folgte. Aus nicht bekannten Gründen wurden die Loks 3 und 5 bereits 1899 und 1900 ausgemustert oder verkauft, wobei nicht bekannt ist, welche der beiden Lokomotiven als erste dieses Schicksal erlitt. Als im Jahre 1925 die Südharz-Eisenbahn (SHE) die starken Dampflokomotiven Nr. 56 und 57 (beide Bauart B'B1'n4vt, später Eh2t) erhielt, wechselte eine der dort vorhandenen Mallet-Lokomotiven – die Nr. 54 – zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn über. Hier wurde dafür eine der dreiachsigen Lokomotiven ausgemustert.

Um diese Mallet-Lok in Weimar einzusetzen, erhielt sie zunächst die hier üblichen Trichterkupplungen. Außerdem baute man die Hardy-Saugluftbremse aus und setzte eine Betätigungseinrichtung für die Heberleinbremsen der Wagen ein.

Im Jahre 1926 kam die Mallet-Lokomotive 55 (Zweitbesetzung) von der SHE zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn. Diese 1916 ebenfalls bei Jung gebaute Maschine war etwas länger und schwerer als die Maschinen 51 bis 54. Ihr Kohlevorrat befand sich in einem Tender hinter dem schon moderner wirkenden Führerhaus, der Wasservorrat, wie bei den Loks Nr. 51 bis 54, seitlich des Kessels. Nach Ankunft der Nr. 55 bei der Weimarer Bahn wurde wieder eine der dreiachsigen Lokomotiven frei und im gleichen Jahr ausgemustert.

Noch im gleichen Jahr folgte die Mallet-Lokomotive 52 ebenfalls von der SHE. Die Mallet-Maschinen waren wesentlich zugkräftiger, als die ursprünglich bei der Weimarer Bahn vorhandenen Dreiachser. Letztere zogen etwa 50 t schwere Züge, während die Mallet-Lokomotiven Züge mit einer Masse von 200 t befördern konnten. Schließlich wurden 1934 bei der SHE die Mallet-Lok 51 frei, die in Weimar eine neue Heimat erhielt. Nun konnte im gleichen Jahr die letzte dreiachsige Lokomotive ausgemustert werden.

Im Jahre 1936 wurden die Lok 52 aus nicht bekannten Gründen ausgemustert. 1938 folgte die 51, die am 6. Dezember 1936 durch einen Unfall beschädigt worden war. Damit besaß die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn nur noch die Lokomotiven Nr. 54 und 55. Von der SHE forderte man deshalb die Mallet-Lokomotive 53 an, die zu dieser Zeit in Braunlage (SHE) mit einem Kesselschaden abgestellt war. Kurzfristig kam die schadhafte Lok zur Weimarer Bahn und wurde hier für den Einsatz hergerichtet.

Die Werkstatt für die Lokomotiven und Wagen befand sich in Buttelstedt. Nur Kessel und Fahrzeugachsen, selten ganze Lokomotiven, kamen zur Überholung in die Zentralwerkstatt aller Bachstein-Bahnen zum Berkaer Bahnhof nach Weimar.

Anfang 1939 wurde in das Drehgestell der Lok 53 eine zusätzliche festgelagerte Laufachse eingebaut. Da sich der Umbau nicht bewährte, wurde der Vorbau mit der Laufachse 1942 wieder entfernt und gleichzeitig die Lok, wie schon Mitte 1940 die Maschinen 54 und 55, mit einer Druckluftbremsanlage zusätzlich zur Betätigungseinrichtung der Heberleinbremsen ausgerüstet.

Aufgrund der Störanfälligkeit der drei Lokomotiven herrschte ständig Lokomotivmangel. Etwa im Sommer 1943 wurden zwei Maschinen übernommen, die die Nummern 24 und 25 erhielten. Über die Herkunft und den Hersteller dieser beiden Loks ist so gut wie nichts bekannt. In den Archivunterlagen werden sie lediglich als „geliehene polnische Lokomotiven" bezeichnet. Ebenfalls steht nicht mit Sicherheit fest, ob diese Loks die Achsfolge C oder l'C besaßen. Beide Lokomotiven haben sich nicht besonders bewährt. Eine rangierte meistens in Buttelstedt, während die andere abgestellt war. Streckeneinsätze blieben Ausnahmen.

Anfang 1945 brach bei der Lok 53 eine Achse. Die Maschine wurde abgestellt und im Jahre 1946 mit den anderen vier Dampflokomotiven 24, 25, 54 und 55 im Rahmen der Reparationsleistungen in die Sowjetunion transportiert.

Über die auf der regelspurigen Buchenwaldbahn eingesetzten Fahrzeuge ist wenig bekannt. Auf jeden Fall waren hier wechselweise die Theag-Lokomotiven Nr. 91, 92, 93, 96, 97 und 98 eingesetzt. Es waren Maschinen mit der Achsfolge D, die später bei der DR als BR 92^{65} und BR 92^{68} eingereiht wurden. Bei den Nr. 96 bis 98 handelte es sich um die ehemaligen 92 435 bis 92 437 (Baujahr 1930, D2ht). Diese drei Loks kamen erst am 1. Januar 1945 von der DR zur Theag und zur Buchenwaldbahn.

Triebwagen

Aus Rentabilitätsgründen kaufte die Theag im Jahre 1934 von der Waggonfabrik Dessau einen kleinen Triebwagen. Das als T 06 bezeichnete Fahrzeug bewährte sich nach anfänglichen Schwierigkeiten recht gut. Nur wenn Schnee lag, war die Bahnverwaltung gut beraten, wenn sie den T 06 nicht benutzte. Der T06 glich dem 1933 gebauten Triebwagen T1 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, hatte aber einen Raddurchmesser von 745 mm

Lok-einsätze

Baureihe 244
U. a. vor nachfolgend genannten Zügen sind diese Lokomotiven zu sehen:
P 8287 (Mo–Fr) Dessau–Leipzig, P 8209 (Mo–Fr) Dessau–Leipzig, P 8216 Leipzig–Dessau, P 8605 Leipzig–Altenburg, P 12773 (Mo bis Fr) Leipzig–Borsdorf (S-Bahn), P 12774 Borsdorf–Leipzig (S-Bahn), ab Leipzig Hbf Leerreisezug 446 nach Mockau, P 4600 ab 9.51 Uhr an Leipzig Bayerischer Bahnhof v. Altenburg, gegen 10.20 Uhr ab Leipzig Bayerischer Gbf Güterzug nach Altenburg.
Bd. (Mitte September 1983)

Bw Berlin-Schöneweide
Im Einsatz befinden sich z. Z. die Loks 52 8097 und 52 8101. Reservezwecken dienen die 52 1360 und 52 6666. An Auswaschtagen verkehrt die Lok 52 1360. Als Heiz- oder Reserveloks dienen in der Einsatzstelle Berlin-Lichtenberg des Bw Berlin Ostbahnhof die Loks 52 3410, 52 4966 (z. Z. Raw), 52 8170 und 52 8177.
Kb. (Anfang September 1983)

Bw Halberstadt
Die Loks der BR 50.35 dieses Bw werden vorwiegend auf den Strecken in Richtung Aschersleben, Ballenstedt, Thale, Blankenburg, Magdeburg und Derleben vor Reise- und Güterzügen eingesetzt. Hier die Nahgüterzüge nach Thale: Halberstadt ab etwa 7.45 Uhr, Thale an etwa 8.30 Uhr; Thale ab etwa 10.00 Uhr, Halberstadt an etwa 11.00 Uhr; Halbersadt ab etwa 17.00 Uhr, Thale an etwa 17.45 Uhr (nur Sa, So); Halberstadt ab etwa 19.00 Uhr, Thale an etwa 19.45 Uhr (nur Mo–Fr), als Schlußlok an P19423 bis Quedlinburg, Quedlinburg ab etwa 21.30 Uhr, Halbersadt an etwa 22.00 Uhr (nur Mo–Fr); P 19408, P 19413; P 8439. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Güterzüge können sich verändern!
Sbr. (Mitte August 1983)

Raw Meiningen
Die betriebsfähige Aufarbeitung des Historischen Triebfahrzeuges 64 007 wurde abgeschlossen. Die Lok ist am 2. August 1983 vom Bw Güstrow übernommen worden. Der Umbau der BR 44 konnte inzwischen beendet werden. Während im Mai die 44 1570 und im Juni die 44 1698 noch zu betriebsfähigen Maschinen umgebaut wurden, erfolgte im Juli der Umbau der 44 0018 und 44 0765 zu Dampfspendern.
Ein Teil der noch vorhandenen Loks der BR 01.5 und 03.2 werden ebenfalls zu Dampfspendern umgebaut. Im Juli erfolgte die Herrichtung der 03 2002. Relativ hoch ist z. Z. der Anteil aufzuarbeitender Altbau-52er. So wurden in letzter Zeit die Loks 52 1662 (Bw Falkenberg), 52 1360 (Bw Berlin-Schöneweide), 52 2195 [Bw Frankfurt (Oder)] und 52 1538 (Est Altenburg) einer Revision unterzogen. Danach werden die Loks 52 1630 (Bw Zittau), 52 5679 (Bw Falkenberg), 52 5660 (Bw Falkenberg) und 52 4966 (Bw Berlin-Schöneweide) folgen.
Sch. (Mitte August 1983)

---

und eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.
Als Triebwagenanhänger diente vielfach einer der zweiachsigen Personenwagen.
Im Jahre 1939 kam ein weiterer Triebwagen zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn, der 1939 von der SHE übernommen worden ist. Ursprünglich besaß der vierachsige Triebwagen zwei Benzolmotore mit je 120 PS Leistung und verkehrte bei der Köln-Bonner Eisenbahn. Der von den Deutschen Werken in Kiel gebaute Wagen erhielt später zwei MAN-Dieselmotore mit je 180 PS. Jeder Motor trieb über ein pneumatisch geschaltetes mechanisches Vierganggetriebe den zur Fahrzeugmitte angeordneten Radsatz eines Drehgestells an. Die Motorräume waren überflur angeordnet und dienten gleichzeitig als Gepäckräume. Der T 07 war sehr zugkräftig und fuhr deshalb oft zusammen mit mehreren Personenwagen oder auch Güterwagen. Insgesamt gesehen war er aber recht störanfällig. Bis 1945 wechselte er mehrmals zwischen der Weimarer Bahn und der SHE hin und her und verblieb nach 1946 bei der SHE. Der T 06 wurde 1946 in die Sowjetunion transportiert.

Wagen

Der Wagenpark unterschied sich kaum von dem anderer schmalspuriger Neben- oder Kleinbahnen. Neben einem Überblick sollen deshalb nur Besonderheiten dargestellt werden. Anfangs besaß die Bahn nur zweiachsige Wagen, bei denen der kurze Radstand von nur 2,3 m bei den Personenwagen und 2,7 m bzw. 2,8 m bei den Güterwagen auffiel.
Zu den Personenwagen 2./3. Klasse (Nr. 1 bis 18, Waggonbau Wismar, Baujahre 1886 und 1891) gehörte auch der Salonwagen Nr. 16. Im Jahre 1936 wurde dieser in einen normalen Personenwagen 3. Klasse umgebaut und vorrangig dem T 06 beigestellt. 1899 kaufte die W.R.E. die ersten vierachsigen Wagen. Es waren zwei sogenannte Marktwagen (Nr. 19 und 20, AG für Eisenbahn- und Militärbedarf Weimar), die äußerlich gedeckten Güterwagen mit zwei offenen Endbühnen glichen. Auf jeder Seite waren vier kleine Fenster vorhanden. Innen verfügten die Wagen über klappbare Längsbänke. Während der Markttage benutzte die W.R.E. die Wagen für den Personenverkehr, ansonsten für den Güterverkehr. 1931 erfolgte der Umbau in gedeckte Güterwagen. Dabei wurden die Klappbänke und die Fenster entfernt. Zwei recht modern wirkende vierachsige Personenwagen 2./3. Klasse beschaffte man 1911 vom Waggonbau Wismar (Betr.-Nr. 21 und 22). Sie wiesen keine Besonderheiten auf.
Neben dem Triebwagen T 07 erwarb Bachstein drei weitere Triebwagen von der Köln-Bonner Eisenbahn. Zwei von ihnen wurden zu Triebwagenanhängern für den T 07 umgebaut (1940 Nr. 507, 1941 Nr. 508). Der 1943 begonnene Umbau des dritten Wagens (geplante Nr. 509) wurde nie vollendet. Die Wagen 507 und 508 besaßen Druckluftbremsen, die anderen Personenwagen Heberleinbremsen.
Bis in die 30er Jahre hinein herrschte im Güterwagenpark der Zweiachser vor. Neben den schon erwähnten Marktwagen gab es nur einen weiteren vierachsigen gedeckten Güterwagen und einige offene vierachsige Wagen. Seit Mitte der 30er Jahre beschaffte die Bahnverwaltung vorrangig größere vierachsige gedeckte und offene Wagen als Ersatz für die alten zweiachsigen Güterwagen mit ihrer zu geringen Lademasse. Neben gebrauchten Wagen handelte es sich dabei auch um 20 fabrikneue OO-Wagen. Da diese neuen Wagen nur mit Druckluftbremsausrüstungen geliefert werden konnten, mußten die Lokomotiven der Bahn mit Druckluftbremsausrüstungen versehen werden. An Spezialfahrzeugen existierten nur vier Drehschemelwagen (Baujahr 1886/87). Einen Rollbock- oder Rollwagenverkehr gab es nicht.

Quellenverzeichnis

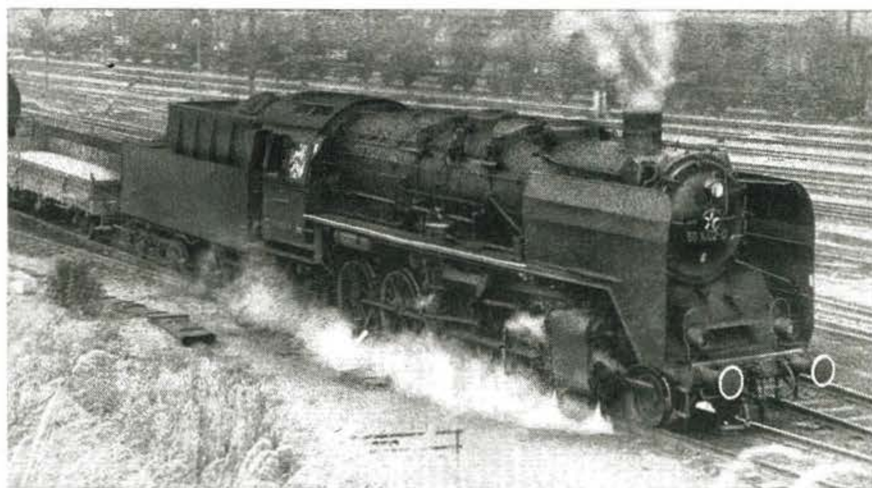
⟨1⟩ Lothar Wallraf, Die Weimarischen Sekundärbahnen, Der Heimatfreund Heft 8/1958, Herausgeber: Kreiskommission Weimar der Natur- und Heimatfreunde
⟨2⟩ Archiv der Reichsbahndirektion Erfurt
⟨3⟩ Sammlung Hans Würfel, Weimar
⟨4⟩ Kurt Langheinrich, Weimar im Eisenbahnnetz Thüringens, Weimarer Schriften zur Heimatgeschichte und Naturkunde Heft 30/1977, Herausgeber: Stadtmuseum Weimar
⟨5⟩ Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach Angaben der Eisenbahnverwaltungen, bearbeitet im Reichsverkehrsministerium, Berlin 1887 bis 1941
⟨6⟩ Sigmar Scholz, Schmalspurbahnbetrieb ohne Romantik, Der Modelleisenbahner 30 (1981) Heft 6
⟨7⟩ Klaus Kieper/Reiner Preuß, Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980

Jochen Kretschmann (DMV), Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Schienenbekanntschaft mit der Baureihe 50

Es war die Zeit gleich nach dem zweiten Weltkrieg. Als „Stift" in der Lehrwerkstatt des Raw, faszinierte mich die 50er mit ihrem querliegenden Oberflächenvorwärmer und den großen „Ohren". Es dauerte geraume Zeit, bevor ich sie von einer 03 unterscheiden konnte. Nach einem Jahr, schon halb „Fachmann", wußte man natürlich schon etwas mit der Bezeichnung 1'Eh22'2'T26 anzufangen. Im Berliner Raum waren jedoch nicht viele 50er beheimatet. Den ersten Kontakt hatte ich mit ihr als Schlosser in der „Lokkolonne III". Eine Luftpumpe unter Druck war auszuwechseln, draußen waren 30 Grad Celsius im Schatten, und die Sonne brannte unbarmherzig auf das Schuppendach. Ich als der Dünnste durfte von innen die Halteschrauben durch die Haltekonsole einfädeln. Halb unter dem Kessel hängend, lief mir von der einen Seite kaltes, von der anderen heißes Wasser in den Nacken und in die Ärmel des Arbeitsanzuges. Der Ölpanzer meiner Mütze schmolz und lief mir als Rinnsal ins Gesicht. Die Augen brannten, und sehen konnte ich fast nichts mehr. Draußen der Brigadier:
„Kleener – nu mach hinne – rin mit den Bolzen..." Ein halbes Jahr später hatte ich Nachmittagsschicht. Mit mir zusammen arbeitete ein Kollege, mit dem ich drei Jahre lang zusammen gelernt hatte; ein Kerlchen, knapp 1,65 groß, flink wie ein Wiesel, immer fröhlich. Die Dienststellenleitung hatte unserer Bitte stattgegeben, uns beide in einer Brigade zu belassen. Nun „machte" er Armaturen – und ich die Stangen.
Der „Auswäscher", den man uns in den Schuppen gestellt hatte, war noch warm. Die Stangen von der linken Seite runterzuholen, wäre kein Problem – dafür stand aber die rechte verkehrt. – Man mußte die Lok verfahren. Oben, am Kessel, pfiff mein Kumpel, den wir schon als Lehrlinge immer „Bimbo" nannten, irgendeinen Gassenhauer. „He, du, Bimbo...!" Ein rabenschwarzes Gesicht sah vom Umlauf herunter. „Isn los?" „Wie liegst du im Rennen...?" „Jut!" „Kannste nich mal rüber zur Lokleitung, ein Personal holen, ich kriege die Stangen sonst nicht runter..." Das Gesicht von oben grinste. „Jeh doch selba..." Ich versuchte ihm zu erklären, daß ich mit meinem Gedinge schon in der Kreide wäre und er als Kumpel... „Hab selber zu tun..." feixte er von oben.
„Dann fahr ich eben selbst", fauchte ich.
In Bimbos Gesicht funkelten die Augen. „Traust Dich nicht – oder?" Hätte er meinen Freund „Halt" rufen, dann nur noch ein unmerklicher Widerstand aus Richtung Tender, und plötzlich war es hinter mir hell. Als sich die Staubwolke verzogen hatte, sah ich in Bimbos erschrockenes Gesicht... „Mensch, Jochen", hauchte er.
War der Schuppen vorher menschenleer – jetzt waren alle da. Der sowjetische Bw-Kommandant fluchte in seiner Landessprache. Der Schreck saß mir tief in den Gliedern. Das bleibt nicht ohne Folgen, schoß es mir durch den Kopf. Doch plötzlich hellte sich das Gesicht unseres „Depot-Natschalniks"



Lok 50 1002 des Bw Nossen bei Ausfahrt aus dem Bahnhof Riesa am 15. Juni 1978.
Foto: J. Jentsch, Riesa

doch diese Worte nie gesagt! Ich warf das Werkzeug beiseite, griff nach den Handstangen des Führerstandes. Oben angekommen, warf ich einen Blick auf das Kesseldruckmanometer. Es zeigte „8". Das reicht, dachte ich und auch die 6 atü im Hauptluftbehälter genügten mir. Als ich die Steuerung nach hinten legte, turnte mein Kumpel auf dem Umlauf zum Führerstand heran.
„Mach keinen Blödsinn Jochen, war nicht so jemeint..." „Halt die Klappe", knurrte ich und damit war alles entschieden. Mein Fehler war, daß es sich um eine 50er ÜK-Maschine mit Winterthur-Druckausgleichern handelte, daß ich keinen Blick dafür hatte, daß die Bremssohlen nur noch Mohnblätter waren und darüber hinaus vergaß, daß der Kollege, der die Lokomotive hingestellt hatte, Lokomotivführer war – ich aber erst einer werden wollte...
Als ich den Regler aufschob, kam die 50er nicht. Der Druckausgleicher „heulte durch", schloß nicht. Noch ein bißchen mehr, noch etwas... „Wuff", machte die 50er und gleichzeitig einen Satz rückwärts. Instinktiv zog ich die Zusatzbremse durch, hörte vom Umlauf auf. „Du gutt – du prima..." Und während ich noch fassungslos dastand, erklärte der Ingenieur-Kapitän, daß ihn der lange Weg vom Schuppen zur Werkzeugausgabe schon immer gestört habe, weil dadurch zuviel Arbeitszeit verloren ginge. Jetzt sei ein Loch in der Wand – und nun – machen wir dahinter ein „Magazin".
Noch heute, wenn ich mit der S-Bahn am Bw vorüberfahre, entdecke ich an der Schuppenrückwand den Anbau mit dem Pultdach...
Die Jahre danach sah ich die 50er höchstens, wenn ich auf Reisen war. Auf der Lokfahrschule lernte ich, daß ihr Kessel am besten wärmetechnisch ausgebildet sei und man ihn deshalb auch für die Bestückung der 23° vorgesehen hatte. „Damit kommt die 23er annähernd an die Leistung der 03 heran", erklärte uns unser Fachlehrer. Zwar gab es verhaltenen Protest der Kollegen, die schon jahrelang „linksaußen" auf der 03 gedient hatten, doch die Mehrzahl von uns schwieg. Wir kannten weder die eine, noch die andere Lokomotive...

Mitte der 50er Jahre stiegen die Leistungsanforderungen im Berliner Bezirk sprunghaft an. Mein Heimat-Bw Lichtenberg erhielt die Aufgabe, die Durchgangseilgüterzüge 5003/5004 von Berlin-Pankow bis Oebisfelde zu befördern. Nun fand ja damals jeder Berliner Lokführer von Pankow nach Wustermark – aber weiter darüber hinaus – war es schon schwieriger. Also: Streckenkenntnis erwerben!
Da stehe ich nun eines Vormittags bei der Aufsicht an der Ausfahrgruppe in Wustermark Rangierbahnhof und warte auf die Zuglok. Als sie heranrollt, ist es eine 50er mit „großen Ohren" vom Bw Oebisfelde. Wie es dann so üblich ist: Man sagt, woher man kommt, wie man heißt, welchen Auftrag man hat.
Der Meister hätte gut mein Vater sein können. „Ihr wollt das Geschäft künftig nun mit der P8 übernehmen", wollte er wissen. Als ich bejahte, rieb er sich zweifelnd das Kinn. „Na ja, ne P8, wenn Du immer „spitz" bist, könnte es klappen – aber unter 750 Tonnen sind die Züge nie..."
750 Tonnen – und dann im 65er Plan – da werden wohl die Roststäbe einen Schlagzeugsolo an die Rauchkammertür klopfen...
„Aber ihr werdet es schon schaffen", fuhr der Meister fort und meinte dann: „Weißt Du was, Kollege, es ist das Beste, Du fährst selbst, Du merkst dann sehr schnell, wo es läuft – und wo nicht..." Damit trat er aus seiner Ecke heraus und wies mir seinen Platz an.
Zum ersten Mal auf einer „Langohrigen" – war das ein Gefühl. Wenn man so nach vorne sah – wie auf einer Schnellzuglok. War doch etwas anderes als eine 52er oder unsere P8...
Abfahren! Wieder die alte Regel: Rechte Schulter in die Fensterecke, rechte Hand am Fensterbrett – und du merkst in der Linken, wieviel Wagen du angezogen hast. Der Zug „kam" selbstverständlich ohne Sand bei dieser Last – aber da merkte ich doch, welch anderes Temperament ich da zu zügeln hatte. Wustermark Ort, Einfahrt frei, zwei Flügel, Ausfahrvorsignal frei, zwei Flügel! Der 5004 folgt gehorsam dem Bremsendruck, schlängelt sich durch die Weichen. Die kleine Senke hinter der Kanalbrücke, an den Bahnsteigen vorüber, bringt den Zug wieder fast auf die „60", so daß ich ihn vor den Ausfahrweichen erneut „anfassen" muß – mit der 52er wäre ich mit der Geschwindigkeit bedeutend weiter herunter gewesen, hätte längst wieder Dampf geben müssen. Die Steigung hoch nach Neugarten sieht man zwar nicht, aber man merkt sie. Die Tachometernadel fällt.
„Gib ihr mal zwei Zehntel mehr – es ist besser für die Lager", klärt mich der Meister auf. Als er meinen zweifelnden Blick bemerkt, ergänzt er: „Na, sieh mal – Du kennst das von der 52er... die kann man ruhig mal „würgen" – aber bei der 50er ist es besser, Du hilfst mit der Mutter nach..."
Irgendwo las ich einmal, daß die 50er ein „Löwe ohne Zähne" sei... Der Autor möge es mir verzeihen, aber er hat sich gründlich geirrt. Zwei Zehntel mehr auf der Steuerung – und die 50er lief wieder wie ein guter Renner. Groß Behnitz durch – und hinein in das Waldstück, das einem, wenn man wenig Dampf hat, unendlich vorkommen kann... Bahnhof Buschow – Durchfahrt frei! Unter der Lok klirren die Weichen, schwingt der Tender mit den Federn. Der Rauch wirbelt aus dem Schornstein, wird vom Fahrtwind erfaßt, schwingt sich hoch über die Wagenschlange hinweg. Schnurgerade und eben ist jetzt die Strecke. Auf dieser Trasse hat um die Jahrhundertwende noch die preußische S9 ihre Triumphe gefeiert... Wiesen, Weiden, ein kleines Waldstück, eine schwache Linkskurve. Nennhausen, Durchfahrt frei!
Weiter geht es, hinein in das Gefälle am Kreuzungsbahnhof Bamme, Rathenow entgegen.
Längst habe ich den Regler geschlossen, die Steuerung auf 60% ausgelegt. Fast unhörbar zischeln die Karl-Schultz-Schieber im Leerlauf. „Einfahrt frei, ein Flügel – Ausfahrt halt", ruft der „Linksaußen". Ich lasse die Dampfpfeife brüllen, an und abschwellend. Noch dreihundert Meter bis zum Vorsignal, noch hundert... Da kippt der Signalteller in die Waagerechte. Durchfahrt frei! Ein kurzer Pfiff, Steuerung auf Mitte, Regler auf – und wieder die Steuerung ausgelegt. Radreifen kreischen in den Gleisbögen. Durch die Unterführung der Städtebahn hindurch, eilen wir dem Bahnhof zu, hüllt unser Zug wenig später Bahnsteig und Stellwerk in eine Staubwolke. Tempo müssen wir gewinnen, brauchen Schwung für die Steigung hoch zur Havelbrücke über Block Buckow hinaus hoch bis Großwudicke. Und auch von dort aus wird uns nichts geschenkt, es geht weiter aufwärts bis Schmetzdorf. Haben wir diesen Hügel erklommen, kann uns nicht mehr viel passieren. Es geht abwärts, Schönhauser Damm vorbei, Schönhausen, die Elbbrücke mit „30" im Mittelteil, Hämerten, Bindfelde – und schon hat uns die Hauptstadt der Altmark mit dem Gleisgewirr ihrer Weichen und Kreuzungen eingefangen, rollen wir mit mäßiger Fahrt westwärts bis zum Ausfahrgleis.
„Versprich Dir nichts davon, daß sie Dir hier den Zug leichtermachen", klärt mich der Meister auf. „In der Regel hängen sie Dir 10 Wagen ab und 20 an, Transitgut und so... Aber von hier bis hinter Uchtspringe hast Du mit einer P8 nichts zu verschenken!" Wir verlassen Stendal.
Wiesen, Weiden, einzelne Hügel – alles scheint eben, aber man merkt doch, wie der Zug am „Haken hängt", daß hier nichts mehr alleine läuft. Vinzelberg, Möhringen durch – und es geht hoch nach Uchtspringe. Kurz vor einer Brücke bekommt der Zug das Laufen und rennt bis Gardelegen. Dort zeigen die Signale „Durchfahrt". Knapp 70 km/h zeigt der Tachometer. Die 50er rollt im Leerlauf. Mein Nachbar stößt mich an. „Mach auf, Meister, mach auf, wir müssen hoch nach Solke..." Ich gehorche, lege die Steuerung zuerst auf die Mitte, öffne den Regler und gehe dann mit der Kurbel nach vorne. Wieder bellt meine 50er im Viererschlag, jagt der Abdampf Ruß und Ascheteilchen durch den Schornstein. Die Federn knurren. Jetzt erst merke ich, wie recht mein „Bärenführer" mit seiner Mahnung hatte. Der Zug klemmt, kneift, jetzt habe ich den Schwung zum Anschluß verpaßt. „Mit der Mutter nach vorne", befiehlt der Meister. Ich gehorche! Neben mir scharrt die Schaufel, auf der Tenderbühne wird die Feuertür aufgerissen. Sengende Hitze strömt heraus. Ein kurzer Blick zu dem Mann auf der linken Seite. Er macht meinen Fehler mit seinem Schweiß wieder wett. War nicht böse gemeint, will ich sagen – doch ein Blick von ihm könnte heißen, schon gut Kumpel; hab schon schlimmeres erlebt, wir kommen hin... Der Mann auf der linken Seite, ohne ihn war selbst der beste Lokomotivführer eine Null.
Die Räder der Lok rollten über eine stählerne Brücke des Mittellandkanals. Nur noch wenige Kilometer – und wir haben es geschafft.
Vom Kreuzungsbahnhof Bergfrieden aus fahren wir „elektrisch", rollen bergab bis Oebisfelde. Etwas kompliziert die Rangierfahrten ins Bw – aber man lernt ja alles. Am Kohlenkran übergebe ich das Kommando über die „Großohrige" wieder dem eigentlichen Herrn.
„Machs gut, Kumpel", meint er, „Du weißt ja nun, worauf's ankommt..."

Reinfried Knöbel (DMV), Dresden

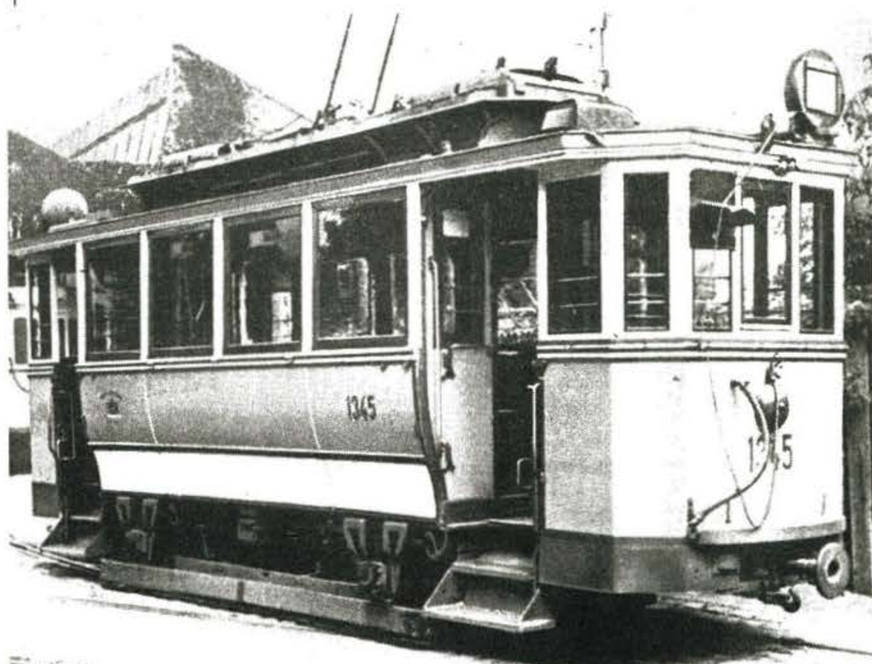
Die Budapester Straßenbahn

Die Hauptstadt der Ungarischen Volksrepublik ist nicht nur aufgrund zahlreicher Sehenswürdigkeiten ein gefragtes Reiseziel. Gleichermaßen bietet sie auch dem Nahverkehrsinteressenten viele Berührungspunkte. Die Budapester Verkehrsbetriebe (BKV) unterhalten heute ein vorbildlich ausgebautes Nahverkehrssystem. Verkehrsträger sind Vorortschnellbahn, Metro (einschließlich der alten Untergrundbahn), Zahnradbahn, Straßenbahn, Omnibus und Obus. Darüber hinaus unterstehen den Verkehrsbetrieben noch ein Sessellift in den Budaer Bergen, die lokale Donauschiffahrt sowie eine Minibus-Rundfahrtlinie auf der Margareteninsel.
Von allen schienengebundenen Massenverkehrsmitteln ist die Straßenbahn das älteste. Ihr kommt in der ungarischen Hauptstadt seit rund 90 Jahren die dominierende Rolle als Nahverkehrsmittel zu. Die eng mit der oft wechselvollen Geschichte der Stadt verbundene Entwicklung des Straßenbahnbetriebes soll Gegenstand dieser Betrachtung sein.

Zunächst Pferdebahn und -omnibus
Auch in Budapest waren Pferdebahn und Pferdeomnibus Ausgangsformen der städtischen Beförderungsmittel. Am 1. August 1866 nahm in der damals noch selbständigen Stadt Pest die Pferdestraßenbahn ihren Betrieb auf. Zum Einsatz kamen ein- und doppelstöckige Wagen. In Ujpest (Neupest), einem für die damalige Zeit typischen Fabrikbezirk am nördlichen Stadtrand, befand sich der erste Pferdestraßenbahnhof. Im Jahre 1869 verkehrte dann auch in der am rechten Donauufer gelegenen Stadt Buda erstmalig eine Pferdebahn.
Nachdem 1873 die Donaustädte Pest, Buda und Obuda zur neuen Hauptstadt Budapest vereinigt worden waren, nahm auch der Nahverkehr zu. Bei Gründung der Hauptstadt hatte das Pferdebahnnetz bereits eine Gesamtlänge von 24 km. 168 Pferdebahnwagen und 586 Pferde standen zur Verfügung. Die Zahl der Bediensteten betrug 500. Im Jahre 1873 beförderte die Pferdebahn 8,45 Millionen Fahrgäste. 1885 gab es in Budapest 16 Pferdebahnlinien. Die an den Wagendächern angebrachten verschiedenfarbigen Scheiben mit unterschiedlichen geometrischen Figuren kennzeichneten die Linien.

Die elektrische Straßenbahn von 1887 bis 1944
Um mit dem elektrischen Betrieb Erfahrungen zu sammeln, wurde 1887 ein schmalspuriger elektrischer Versuchsbetrieb am Großen Ring eröffnet. Er war von Anfang an nur zur Erprobung gedacht und dauerte zwei Jahre. Die Wagenhalle stand kurioserweise auf der Straße vor der Fassade des Westbahnhofes. Das neue Verkehrsmittel erregte bei den Budapestern ebenso großes Aufsehen wie seinerzeit die Pferdebahn. Die erste elektrische regelspurige Straßenbahn nahm dann 1889 ihren Betrieb auf. Von nun an hatte die Pferdebahn keine Zukunft mehr.
Die elektrischen Triebwagen waren kürzer und hatten offene Plattformen mit Umsetzgittern als Türen. Auch die folgende Serie wies kaum Veränderungen auf. Anfänglich durfte des Stadtbildes wegen nur die unterirdische Stromzuführung angewendet werden.

1



2



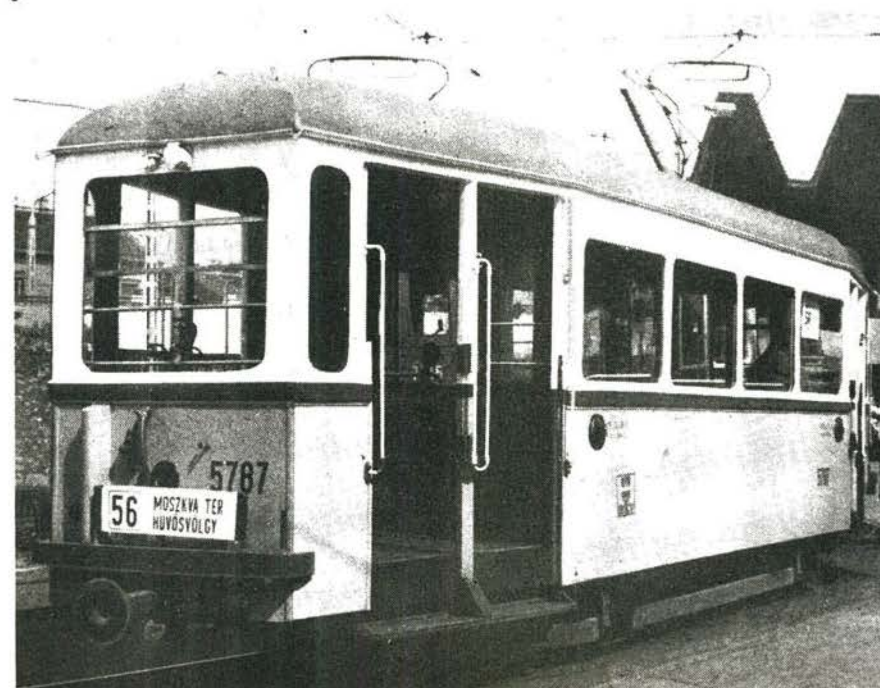
3



4



5



1893 verkehrten die ersten Straßenbahnwagen für Fahrleitungsbetrieb, der vorerst nur in den Außenbezirken gestattet war. Zur gleichen Zeit tauchten die ersten Sommerbeiwagen auf, während sich bei den Triebwagen generell die geschlossenen Plattformen durchsetzten. Der in den 90er Jahren gestiegene Verkehr verlangte größere Triebwagen. Es erschienen die ersten Vierachser, die jedoch, da sie sich nicht bewährten, bald zu Zweiachsern umgebaut wurden. So gab es fortan in Budapest bis 1940 nur Zweiachsfahrzeuge. Nach neunjährigem gemischten Liniendienst wurde am 2. Juli 1898 letztmalig ein Pferdebahnzug eingesetzt. Gleichzeitig war damit auch die Elektrifizierung der bestehenden Pferdebahnstrecken abgeschlossen. Um die Jahrhundertwende kam es nochmals zu einer bedeutenden Erweiterung des Straßenbahnnetzes. Ende 1899 fuhren in Budapest 30 Straßenbahnlinien. Es gab die sogenannte „braune Straßenbahn" als Nachfolgerin der Pferdebahngesellschaft mit 21 Linien und als Konkurrenzunternehmen die sogenannte und von Anfang an elektrisch betriebene „gelbe Straßenbahn" mit 9 Linien.
Im Jahre 1910 wurden auf dem inzwischen 134 km langen Netz für alle Straßenbahnen einheitlich Liniennummern eingeführt. Es bildeten sich zwei Straßenbahnhauptadern heraus: Die Rákóczi-Straße mit 12 Linien und der Große Ring mit 5 Linien. Um 1910 begann auch der regelmäßige Beiwagenbetrieb. Während des ersten Weltkrieges sowie in den Jahren danach erfuhr der Budapester Straßenbahnverkehr kaum Verbesserungen. Anfang 1923 ging die Straßenbahn in städtische

1 Um die Jahrhundertwende kamen Triebwagen mit Oberlichtdachaufbau in großer Stückzahl zum Einsatz. Diese Fahrzeuge waren einschließlich mehrerer Abarten noch in den 50er Jahren im Liniendienst anzutreffen.

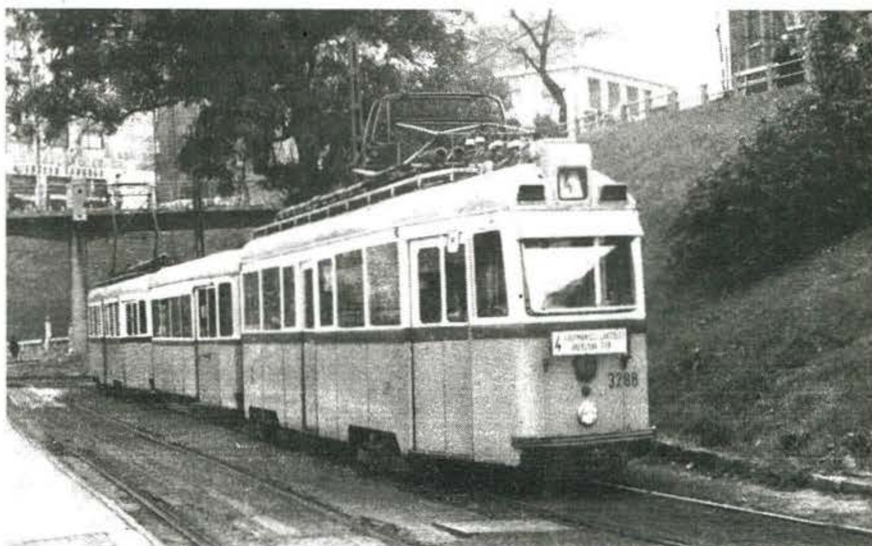
2 Zum Fahrzeugpark der Vorkriegszeit zählten zu einem großen Teil schwerere Triebwagen mit 5 Seitenfenstern. Vereinzelt sind sie noch heute als Rekofahrzeuge in mehreren Varianten (Reihen 1000 und 1600) auf vielen Strecken zu finden. Das Foto mit dem Triebwagen 1065 entstand am Moskauer Platz (Moszkva tér) im Oktober 1977.

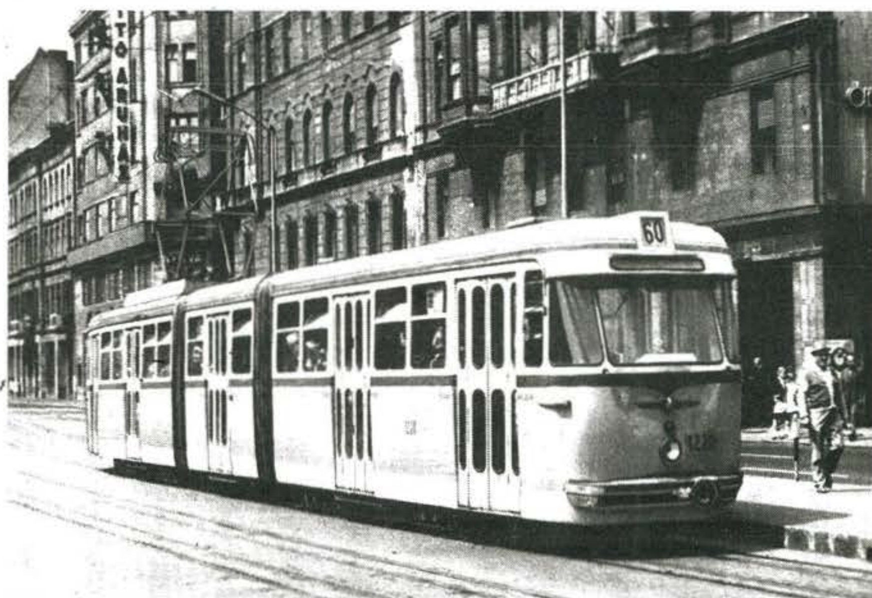
3 Zunehmend seltener werden diese, inzwischen mehrfach umgebauten und mit Stahlaufbau versehenen, älteren Vierfenster-Triebwagen (heute Reihe 2000), die ausnahmslos paarweise fahren. Typisch für ältere Budapester Straßenbahnzüge sind die zwischen zwei Wagenenden angebrachten Schutzgitter.

4 Obwohl die in den 20er Jahren gebauten Mitteleinstieg-Triebwagen (Reihe 3100) in ihrer Art Einzelgänger blieben, waren sie mehr als 40 Jahre im Einsatz. Sie verkehrten zuletzt als Doppeltriebwagen. Das Bild entstand im Juli 1968.

5 Der meistgebaute Budapester Beiwagentyp ist die Reihe 5800. Die Fahrzeuge gehören heute noch unverändert in großer Zahl zum Straßenbild.

Verwaltung über. Trieb- und Beiwagen mit Mitteleinstieg erschienen erstmals 1928 im Verkehr. Da jedoch diese Bauart bei großem Fahrgastandrang unvorteilhaft war, wurden derartige Fahrzeuge nicht weiter beschafft.
Um den Straßenbahnbetrieb flüssiger zu gestalten, mußte Ende der 20er Jahre die Anzahl der Haltestellen schrittweise verringert werden. Der zunehmende Straßenverkehr erforderte das Verlegen der Gleise in die Straßenmitte (1930 auf der Rákóczi-Straße begonnen). Die Gleise befanden sich mehrfach noch in der in Österreich-Ungarn früher üblichen Straßenrandlage. Auf dem Großen Ring konnte dieser Umbau erst 1948/49 abgeschlossen werden.
Der ab 1940 gebaute Triebwagentyp der Reihe 3600 galt damals als technisch vollkommen und war bei Fahrgästen und Personal beliebt. Er zeichnete sich besonders durch großes Fassungsvermögen, hohe Geschwindigkeit (60 km/h) und Fernbetätigung der Türen aus. Kurz danach ging mit der Serienlieferung der Reihe 5800 der letzte Beiwagentyp in Dienst. Dann sollten keine Beiwagen mehr gebaut werden, da eine allmähliche Abschaffung des Beiwagenbetriebes geplant war.
Für den 9. November 1941 war das Einführen des Rechtsfahrverkehres festgelegt. Das galt auch für die Straßenbahn und ging aufgrund rechtzeitiger Bekanntgabe diszipliniert vonstatten.
Während des zweiten Weltkrieges machten sich auch im Budapester Nahverkehr Notstandserscheinungen bemerkbar. Zahlreiche Buslinien mußten stillgelegt werden. Am 19. März 1944 besetzten faschistische deutsche Truppen die ungarische Hauptstadt. Noch vor der Befreiung durch die Rote Armee sprengten Faschisten im Winter 1944/45 bei ihrem Rückzug auf die Budaer Seite alle Donaubrücken. Der Straßenbahnverkehr kam umgehend zum Erliegen. Durch ausgedehnte Kampfhandlungen wurden große Teile des Gleisnetzes und viele Fahrzeuge zerstört.

6


7


8


6 Die bewährten Dreiereinheiten aus 2 UV-Triebwagen und einem zwischengestellten Beiwagen der Reihe 5 800 sind noch heute die charakteristischsten Budapester Straßenbahnzüge.

7 Dreiteilige, drehgestellose Gelenkwagen (Reihe 1 200) wurden Anfang der 60er Jahre in eigener Werkstatt hergestellt. Das Foto entstand im Juli 1968.

8 Mit der Serienlieferung moderner, achtachsiger Gelenkwagen aus der Produktion von GANZ-MÁVAG (Reihe 1 300) konnten die Beförderungsmöglichkeiten im Budapester Straßenbahnverkehr wesentlich verbessert werden. Die Fahrzeuge verkehren neuerdings auch in Doppeltraktion. Ein solcher Zug kann rund 550 Fahrgäste befördern.

Bild 1: Sammlung Verfasser
Bilder 2 bis 8: Verfasser

Die Entwicklung nach 1945

Nachdem Budapest am 13. Februar 1945 endgültig vom Faschismus befreit worden war, wurde im späten Frühjahr 1945 der Straßenbahnbetrieb wieder langsam in Gang gebracht. Besonders große Hindernisse waren dabei die zerstörten Donaubrücken. Die 331 m lange und 1894 bis 1896 errichtete Freiheitsbrücke (Szabadság-hid) konnte am 20. August 1946 für den Verkehr freigegeben werden. Seitdem gab es wieder eine Straßenbahnverbindung über die Donau. Durch die 1947 entstandenen Neubaustrecken erhielten die Stadtteile Pestimre und Pestújhely Anschluß an das Straßenbahnnetz.

Anfang der 50er Jahre wurde, entgegen der ursprünglichen Vorstellungen, nochmals eine größere Anzahl von Beiwagen der Reihe 5800 beschafft. Zur gleichen Zeit erhielt die damalige „Hauptstädtische Straßenbahn (FVV)", weitere Triebwagen des Typs „UV", einer Weiterentwicklung der Reihe 3600 mit Mehrfachsteuerung. Aufgrund ausgezeichneter Betriebsergebnisse waren die UV-Triebwagen die bisher am meisten beschafften Fahrzeuge in der Budapester Straßenbahngeschichte. Im Verkehr bewährten sich folgende zwei Varianten der Zugbildung: UV-Triebwagen + UV-Triebwagen und UV-Triebwagen + Beiwagen Reihe 5800 + UV-Triebwagen.

Nachdem bereits zu Beginn des zweiten Weltkrieges einem Gelenkzug nicht der gewünschte Erfolg beschieden war, wurde nochmals die Entwicklung eines Gelenkwagens in Erwägung gezogen. Als Resultat entstand ein vierachsiger, dreiteiliger Gelenkzug mit achslosem Mittelteil. Die Produktion dieser Fahrzeuge übernahm die eigene Hauptwerkstatt, wobei Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge vorgesehen waren. Budapest entschied sich ausschließlich für die zweite Variante, deren Hauptauslieferung 1962 erfolgte. Von den Einrichtungsgelenkzügen baute die Budapester Werkstatt zahlreiche Fahrzeuge für die Verkehrsbetriebe Miskolc, Debrecen und Szeged. Zwischenzeitlich war bereits ein größerer und modernerer Gelenkwagen im Entstehen. Zur Diskussion stand ein Zweirichtungsfahrzeug in sechsachsig-zweiteiliger oder achtachsig-dreiteiliger Ausführung. Die Wahl fiel schließlich auf die letztere Version. Der Budapester Betrieb GANZ-MÁVAG übernahm die Produktion und trat 1964 mit dem Prototyp an die Öffentlichkeit. Ab Anfang der 70er Jahre kam die Serie zur Auslieferung, wodurch erstmals in etwas größerem Umfange ältere Wagen ausgemustert werden konnten.

Ab 1968 konnte bei der Straßenbahn der schaffnerlose Betrieb eingeführt werden. Am 2. April 1970 wurde die Teilstrecke der Ost-West-Metropole, des 6,5 km langen Abschnittes „Weiße Straße (Fehér út) – Deákplatz (Deák ter)", eröffnet. Dadurch nahm das Fahrgastaufkommen in den auf der Rákóczi-Straße verkehrenden Straßenbahnen stark ab.

Nach Inbetriebnahme des Restabschnittes der 10,1 km langen Ost-West-Metro endete am 31. Dezember 1972 in der Rákóczi-Straße nach über 100 Jahren der Straßenbahnverkehr. Das restliche Verkehrsaufkommen bewältigen fortab Omnibusse.

In den 70er Jahren wurde damit begonnen, den Straßenbahnverkehr attraktiver zu gestalten. In diesem Zusammenhang erfolgte der Abbau von Straßenbahnteilstrecken, die vor allem durch Obuslinien ersetzt worden sind. Zahlreiche Streckenabschnitte erhielten eigene Gleiskörper, wodurch die Reisegeschwindigkeit erhöht werden konnte. Beispielgebend ist u. a. die Schnellstraßenbahnlinie Nr. 2. Sie verläuft nahezu kreuzungsfrei entlang des Pester Donauufers.

Die Perspektive

Das im Jahre 1973 204 km lange Streckennetz der Budapester Straßenbahn wurde seitdem durch den weiteren Metroausbau für den Linienverkehr um etwa 10 Prozent reduziert. Alle Strecken sind fast ausnahmslos zweigleisig. Verschiedene Endpunkte besitzen keine Gleisschleifen. Das ist insofern kein Nachteil, weil ausschließlich Zweirichtungsfahrzeuge verkehren und in solchen Fällen Triebwagen- bzw. Doppeltriebwagenverkehr möglich ist. Ende der 70er Jahre wurden 44 ständige Straßenbahnlinien betrieben, wovon 10 nachts durchgehend auf verlängerter Fahrstrecke verkehren. Hinzu kommen noch 7 Einsatzlinien für zeitweisen Verkehr auf stark frequentierten Streckenteilen. Heute fahren nur noch 9 Linien unmittelbar durch das Stadtzentrum. Alle anderen sind Radial- oder Stadtrandstrecken.

Der Straßenbahnwagenbau erlebte eine weitverzweigte und technisch sehr interessante Entwicklung. Die teilweise noch vorhandene Vielfalt der Typen und Zugzusammenstellungen wird in absehbarer Zeit Geschichte sein. Alte Wagen (möglichst geschlossene Serien) werden laufend durch neue ersetzt. Ende 1976 waren in Budapest 947 Trieb- und 352 Beiwagen vorhanden. 1979 gehörten 1 328 Fahrzeuge zum Bestand der Budapester Straßenbahn. Künftig werden nur noch Wagenzüge mit großem Fassungsvermögen und hoher Geschwindigkeit verkehren.

Das Nahverkehrssystem der ungarischen Hauptstadt wird weiter ausgebaut. Die Straßenbahn hat darin auch künftig einen festen Platz!

Moskau — Brest bis Jahresende elektrisch

Die 1 100 km lange Strecke von Moskau nach Brest wird gegenwärtig elektrifiziert. An fast allen Stellen dieser Magistrale sind Bautrupps dabei, Masten zu setzen und den Fahrdraht zu montieren. Bis zum Jahresende müssen noch 200 km Strecke elektrifiziert werden. Die Elektrifizierung dieser Verbindung ist Bestandteil des zentralen Elektrifizierungsprogrammes der Sowjetischen Eisenbahnen. In diesem Zusammenhang wird der Belorussische Bahnhof in Moskau gegenwärtig einer umfangreichen Rekonstruktion unterzogen. Baugerüste und Zäune geben diesem interessanten Bahnhof ein ungewohntes Aussehen. Insgesamt werden in der Sowjetunion 1983 1 050 km Strecke mit Fahrdraht ausgerüstet. Bisher sind 45 000 km Strecken der UdSSR unter Strom – das ist fast ein Drittel des gesamten Streckennetzes. Würden auf diesem Netz alle Leistungen mit Dampfloks gefahren werden, müßte allein für diese Strecken ein Drittel der gegenwärtigen Steinkohlenproduktion der UdSSR verwendet werden.
me

Eröffnung des Seikan-Tunnels erst 1985

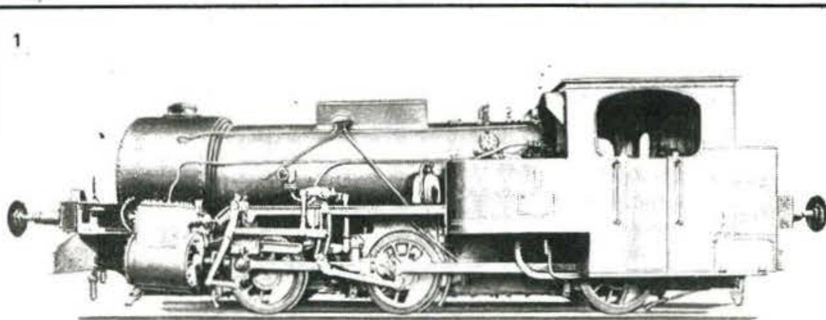
Die Betriebsübergabe des 53,8 km langen Eisenbahntunnels zwischen der japanischen Hauptinsel Honshu und der nördlichen Insel Hokkaido ist – wie kürzlich bekannt wurde – auf das Jahr 1985 verlegt worden. Die Terminverschiebung wird mit der Finanzlage der Japanischen Staatsbahnen (JNR) und geologischen Schwierigkeiten begründet, wobei die Finanzsorgen sicher überwiegen. Beispielsweise sollte der Seikan-Tunnel bei Inangriffnahme vor 19 Jahren rd. 2 Mrd. DM kosten. Jüngste Berechnungen ergaben aber Kosten in Höhe von mehr als 5 Mrd. DM. Angaben der JNR zufolge, werden nach Eröffnung des Tunnels 1985 zunächst nur reguläre Züge verkehren. Denn es müßten, um das bestehende Shinkansen-Netz an den Tunnel anzubinden, etwa 200 km der Spezialgleise bis zum Tunneleingang verlegt werden. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten stoppten deshalb die JNR vorerst den Weiterbau.
CS.

Brno künftig mit S-Bahn

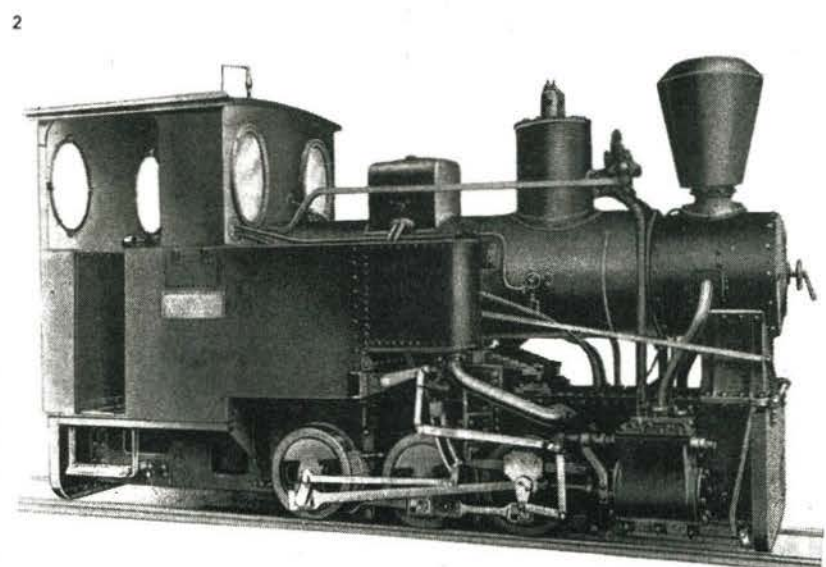
Auf insgesamt drei Linien soll eine elektrisch betriebene S-Bahn der Stadt Brno verkehren. Den Betrieb werden die ČSD übernehmen. Das geht aus einer Studie über die Perspektive des Nahverkehrs dieser Stadt bis zum Jahr 2000 hervor.

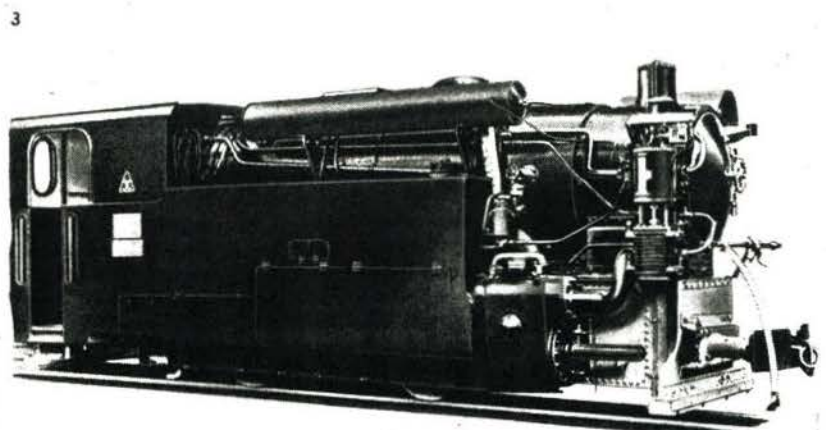
Gegenwärtig wird der Nahverkehr in Brno vorwiegend mit der Straßenbahn abgewickelt. Wichtige Beförderungsaufgaben übernimmt neben dem KOM vor allem der Obus.
me

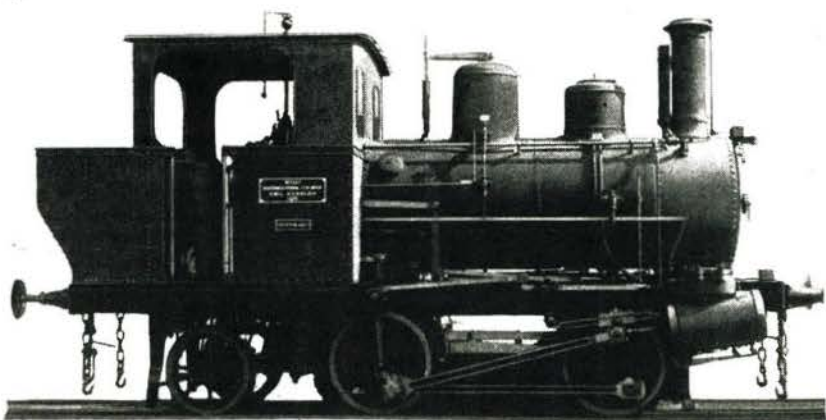
Werk-lokomotiven



Großen Zuspruch fanden die im Heft 2/83 veröffentlichten „Werkaufnahmen von Werklokomotiven", so daß wir weitere, bisher weitgehend unbekannte Fahrzeuge auf dieser Seite vorstellen möchten.
Übrigens gilt noch immer das im Heft 2/83 Gesagte: Ergänzende Hinweise über die Lebensläufe dieser Loks sind immer gefragt!
Natürlich werden auch nach wie vor Betriebsfotos von schmalspurigen und regelspurigen Werkbahnlokomotiven gesucht. Sollten Sie, liebe Leser, noch derartige Aufnahmen in Ihrer Sammlung haben, dann schicken Sie dieses Material einfach an die Redaktion!







1 Für den Einsatz im werkeigenen Erzbergbau-Stollen wurde diese sehr niedrige Tunnel-Lokomotive von der Hanomag 1918 gebaut und mit der Fabrik-Nr. 8683 ausgeliefert. Besonders interessant war bei dieser Speziallok das Verhältnis zwischen Bauhöhe (2400 mm) und Baubreite (3100 mm) sowie den zur Herabsetzung der Metermasse sehr langen Achsstand, der natürlich besonders lange Kuppelstangen erforderte.

2 Die Firma Linke-Hofmann im damaligen Breslau lieferte diese dreifach gekuppelte Naßdampfzwillingslokomotive für Hdz- und Torffeuerung. Die für Schmalspurbahnen bestimmte 30-PS-Lok weist gewisse Ähnlichkeit mit der bekannten 99 3301, der inzwischen stillgelegten Waldeisenbahn Muskau, auf.

3 Auch die Firma Arnold Jung lieferte viele Werklokomotiven. Diese Naßdampf-Zwillingslokomotive niedriger Bauart (man beachte das über dem Zylinder angeordnete Läutewerk!) für 900-mm-Spurweite war für den Braunkohlentagebaubetrieb bestimmt. Das Triebwerk mit den beiden Kuppelachsen wurde deshalb mit einer staubschützenden Verkleidung versehen.

4 Mitunter verlangten geographische Gegebenheiten sogar einen Zahnradbetrieb auf Werkbahnen. Besonders interessant war hierbei der regelspurige und der schmalspurige Zahnradbetrieb (System Abt) in den südthüringischen Schieferbrüchen bei Lehesten. Die für die dortigen Oertelsbrüche im Jahre 1898 von der Maschinenfabrik Eßlingen unter der Fabriknummer 2967 gelieferte erste Regelspurlokomotive hatte immerhin Steigungen bis zu 80 ‰ zu bewältigen. Sie war als B 1'-Naßdampf-Vierlingslokomotive mit innenliegendem Zahnradtriebwerk ausgeführt worden.

Text: E. Preuß und W. Valtin, Berlin
Fotos: Sammlung H. Schmidt, Roßlau

Reiner Scheffler, Oschatz

Rübenzeit!

Erinnerungen an die Zuckerrübentransporte per Schmalspur im Lommatzsch-Mügelner Raum

Die Zuckerrübenbeförderung mit der Eisenbahn ist uns von Beginn an hauptsächlich aus der Mitte und dem Norden unseres Landes bekannt.
Unter dem Druck der „Rübe" wurde der Bau manch einer Strecke vorangetrieben, Streckenteile vor der offiziellen Eröffnung zum Rübentransport freigegeben, und ein Teil der Bahnen bekam dadurch eine erste Existenzberechtigung. Dabei hatten über 50 Jahre die verschiedenen Schmalspurbahnen mit ihrem flachen feldbahnähnlichen Gleisanlagen bis in die Anbaugebiete den größten Beförderungsanteil dieser so wichtig gewordenen Hackfrucht getragen. Die Zuckerfabriken von Anklam und Friedland, Jarmen oder Woldegk, aber auch die von Barth und Salzwedel bekamen einst mehr als die Hälfte ihrer Rüben durch die Schmalspurbahnen geliefert.
Doch auch in Sachsen führte man vor rund 100 Jahren die Pflanze des „weißen Goldes" erfolgreich ein. Sie gedeiht im fruchtbaren Lößhügelland ausgezeichnet und ist ihrer flachen Nordländerin noch an Masse und Abfallverwertung überlegen.
Die moderne Landtechnik und deren schnellere Beförderungsart ließ die zu Rübenbahnen gestempelten Strecken sterben. Während im Süden 1970 die letzten Zuckerrüben per Schmalspur befördert wurden, ist im einstigen Rübenreich Mecklenburg schon 1966 diese Zeit zu Ende gegangen.

Die Meißen-Lommatzsch-Döbelner Pflege

Wenn von der schmalspurigen Zuckerrübenbeförderung Sachsens die Rede ist, so betrifft das die Strecken des Wilsdruffer und des Mügelner Netzes. Hier, in der sogenannten Meißen-Lommatzsch-Döbelner Pflege, belegten die Bauern bis zu 40 Prozent ihrer Feldflächen mit der Rübe. Es entstanden die Zuckerfabriken in Döbeln (1883) und Oschatz (1894). Noch als am 3. Oktober 1909 die Strecke Meißen–Löthain eröffnet wurde, prangte im Kranz der geschmückten Lok eine mächtige Rübe...

Auf allen anderen Schmalspurbahnen Sachsens fehlte ein Großteil dieser idealen Voraussetzungen, und ein solcher Transport war daher unbedeutend oder gar nicht vorhanden. Doch die Rübenzeit war eine Saisonzeit. Nur etwa 9 bis 14 Wochen währte sie. Ertragreichere Jahre wechselten mit ertragsärmeren. Nach der hohen Anbaurate um die Jahrhundertwende blieb die Tonnage bis etwa um 1925 konstant. In den 40er Jahren ging der Anbau kriegs- und nachkriegsbedingt zurück, um in den 50er Jahren wieder anzusteigen. Das absolute Zentrum der „sächsischen Rübe" war Lommatzsch.

Von hier aus wurden Personale und Fahrzeuge gestellt, und die mit Fahrdienstleitern besetzten Ladestellen Mertitz und Gärtitz waren die größten Rübenumschlagstellen überhaupt.

Verstärkung war unentbehrlich

Während der Rübenkampagne waren zusätzlich Personal und Lokomotiven erforderlich. So kamen Lok- und Zugpersonale aus Aue, Annaberg, Glauchau und vielen anderen sächsischen Eisenbahnknoten. Einige von ihnen fuhren das erste Mal in ihrem Leben auf der Schmalspurbahn. Die Arbeit war für sie ungewohnt, aber zugleich reizvoll. Einige fanden Gefallen an Bahn und Landschaft und blieben hängen. Andere verdammten die Strickbahn mit dem Schleppen und Fädeln der Bremsleinen und dem Gestöpsele der engen Trichterkupplung.
Bis auf Ausnahmen war die Heberleinbremse vorherrschend, und das Klettern in die offenen Wagen oder über die

1


2


1 Die typisch alten Rübenzweiachser 1958 abgestellt im Bahnhof Mügeln. Hier herrschte in den Herbstmonaten der 50er und 60er Jahre nicht nur während der Rübenkampagne Hochbetrieb.

2 Rübenzug mit der Lok 99 567 und vierachsigen offenen Güterwagen in Gadewitz im Herbst 1961.
Fotos: G. Meyer, Aue

3

N 11311 (70,3) B

Döbeln Nord—Lommatzsch

Höchstgeschwindigkeit 20 km/h — Mindestbremshundertstel Hbbr 60

K 44. 7 u 8 (99⁵¹⁻⁶⁰) — Köbr 37

Last: Döb Nd—Kleinm 125 t; Kleinm—Mert Gab 150 t; Mert Gab—Lomm 90 t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Döbeln Nord	—	—	347					
1,3		Gärtitz	352	45	437	4,8	4,4			

Gärtitz—Mertitz Gabelstelle vereinfachter Nebenbahndienst

1 Entfernung km	2 Beschränkung der Höchstgeschw im Gefälle km/h	3 Bahnhöfe und Haltepunkte	4 Ankunft	5 Aufenthalt M	6 Abfahrt	7 planmäßige Fahrzeiten M	8 kürzeste Fahrzeiten M	9 Kreuzung mit Zug	10 überholt / wird überholt durch Zug	11 Einfahrt in Gleis	12 bei Einf.: Halt od Höchstgeschw km/h	13 Zuganmeldung durch
		Gärtitz	352	45	437							
4,2		Simselwitz ....(u)	455	4	59	18,2	13,1			1		
2,0		Mochau ▼ ....(u)	506	10	516	7,1	6,5			1		
2,4		Kleinmockritz ......(u)	30	20	50	13,5	8,6	1602		2	Halt	
1,4		Beicha ....(u)	—	×	55	5,1	4,7			1		
2,2		Lossen (bLommatzsch)(u)	—	×	603	8,0	7,2			1		
2,2		▼ Leuben-Schleinitz ...(u)	—	×	11	8,0	7,2			1		
1,7		Wahnitz ....(u)	—	×	17	6,0	5,5			1		
1,9		▼ Mertitz Dorf ....(u)	—	×	25	7,3	6,5			1		
0,6		▼ Mertitz Gabelstelle	628	10	638	2,9	2,5					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Mertitz Gabelstelle	628	10	638					
2,0		Lommatzsch	647	—	—	8,8	7,0			
21,9				89,0		89,7	73,2			

Rangiermin nach Rangierdienstart 2: 70

3 Auszug aus einem Buchfahrplan der Rbd Dresden von einem Rübenzug (Anfang der 60er Jahre). Das „B" hinter der Zugnummer bedeutet „Bedarfszug".
Repro: Sammlung Verfasser

Dächer der gedeckten Fahrzeuge verlangte Kondition und war besonders im Winter bei Eis und Schnee nicht ungefährlich. Die Lokpersonale benötigten zum Ankuppeln der kleinen Wagen ein wesentlich größeres Gefühlsvermögen als ihre Kollegen von der Regelspurbahn. Die Züge wurden meist durch IV K-Lokomotiven (99^{5-6}) gezogen. Neben den vorhandenen Planmaschinen der Einsatzstelle (von 1951 bis 1968 auch Bw) Mügeln, waren noch zwei bis drei Saisonloks erforderlich, die aus Thum und Kirchberg nach Lommatzsch überführt wurden. Zu ihnen gehörten u. a. die 99 587, 99 596 und 99 597. Um größere Lasten fahren zu können, kamen zwischen 1933 und 1959 und nochmals 1960 einige IV K-Maschinen vom benachbarten Wilsdruff nach Lommatzsch. Doch diese Leihloks gelangten von Wilsdruff aus nur bis Döbeln und somit nicht in den eigentlichen Mügelner Raum!

Zu den Lommatzscher Saisonloks gehörten viele Jahre u. a. die 99 641, 99 643, 99 644, 99 652, 99 653 und 99 689. Zweiachsige Fünftonner (Ow) und vierachsige Zehn- und Fünfzehntonner (OOw) dienten dem Abtransport der Rüben. In Spitzenzeiten wurden neben Klappdeckelwagen (KKw) oft auch gedeckte Wagen (GGw) verwendet. Bereits von Beginn an in hoher Stückzahl erbaut, kamen sie auch für Sand-, Ton-, Kaolin-, Kohle- und Stückguttransporte zum Einsatz. Ab Anfang der 30er Jahre dienten diese Fahrzeuge nur noch für den Rübenverkehr und waren nach der Kampagne in Meißen, Garsebach, Gärtitz, Mügeln und Nebitzschen auf langen Abstellgleisen zu sehen. Es ist keine Übertreibung, wenn hier gesagt wird, daß bis zu 80 Prozent des gesamten sächsischen O-Wagenbestandes der Schmalspurbahnen zwischen Wilsdruff und Oschatz eingesetzt und beheimatet war. Noch 1958 waren alle der bereits 70 Jahre alten Zweiachser (Ow) vorhanden. Erst, als zunehmend aufgerollte Regelspurfahrzeuge zur Rübenverladung genutzt wurden, sind die unbeliebten und im Leerzustand zur Entgleisung neigenden Wagen ausgemustert worden.

Ganzzüge bewährten sich

Über 100 Rübenladestellen gab es im beschriebenen Gebiet. Dazu gehörten ferner eingelegte Rampen. Die bedeutendsten Ladestellen waren Taubenhain, Garsebach, Löthain, Kleinmockritz, Kroptewitz, Cannewitz, Mügeln und Naundorf. Während auf den äußeren Zubringerstrecken Rübenwagen in alle regulären Güterzüge eingestellt wurden, war es im Zentrum rationeller, Rübenganzzüge zu fahren. Ein solcher Zug bestand meist aus 25 Wagen. Die stattliche Zuglänge von über 150 m ergab ein imposantes Bild, wenn eine solche Wagenschlange klappernd und quietschend durch die gewundenen Täler rollte oder die Lok schnaufend die 200-Tonnen-Last (oft mit Vorspannlok) die Steigung hinaufziehen mußte. Mit viel Umsicht und Disziplin unter den Beteiligten mußten nachts die langen Züge vom Bahnhof Döbeln Nord (ex Großbauchlitz) über die im Vierschienengleis auf der Muldenbrücke gelegene Weiche und von da in den Zuckerfabrikanschluß zurückgedrückt werden. Wenn dabei auch vieles primitiv und einfach erschien, war es doch eine sehr schwere Arbeit, die hier von den Eisenbahnern geleistet werden mußte.

Kraftverkehr übernahm die Rübentransporte

Noch 1964 gelangten täglich 1 000 t Zuckerrüben zur Oschatzer Fabrik, wovon nahezu die Hälfte durch die Schmalspurbahn angefahren wurde. Auch in Döbeln erfolgten planmäßig täglich vier bis sechs Zuführungen mit mehr als 600 Tonnen Rüben. So gelangten zur Döbelner Fabrik in der 90-Tage-Saison von 1965 mehr als 50 000 Tonnen Zuckerrübenmasse. Doch bald danach brachte moderne Technik der Rüben direkt vom Feld zur Fabrik. Dadurch entfiel das zeitaufwendige Beladen auf den Ladestellen. Schlagartig ging dann 1968 in Döbeln und 1970 in Oschatz die Rübenbeförderung per Schmalspurbahn für immer zu Ende.

fahrzeugarchiv

„Kaolinloks" nach wie vor im Einsatz

Zu den insgesamt 8 in Mügeln beheimateten Loks der früheren sächsischen Gattung IV K gehört auch die 99 1566. 1909 mit der Fabrik-Nr. 3320 von der Sächsischen Maschinenfabrik im damaligen Chemnitz ausgeliefert und in den 60er Jahren rekonstruiert, hat sie — wie die anderen Mügelner IV K-Loks — einen beträchtlichen Anteil an dem umfangreichen Güterverkehr auf der Strecke Oschatz—Mügeln—Kemmlitz. Hier steht noch heute die Kaolinabfuhr an erster Stelle. 1839 — also nahezu vor 150 Jahren — begann in Kemmlitz der Abbau des in der DDR und im Ausland begehrten Rohstoffes.

Als dann am 3. August 1903 die Stichbahn Nebitzschen—Kemmlitz—Kroptewitz eröffnet worden war, wird das Kaolin mit der Schmalspurbahn abgefahren.

1 Lok 99 1566 Mitte Februar 1982 im Bahnhof Oschatz. Man beachte die „Bindfadenbremse".

2 und 3 Hinteres und vorderes Drehgestell der Lok 99 1566.

Fotos: W. Albrecht, Oschatz

1



2



3

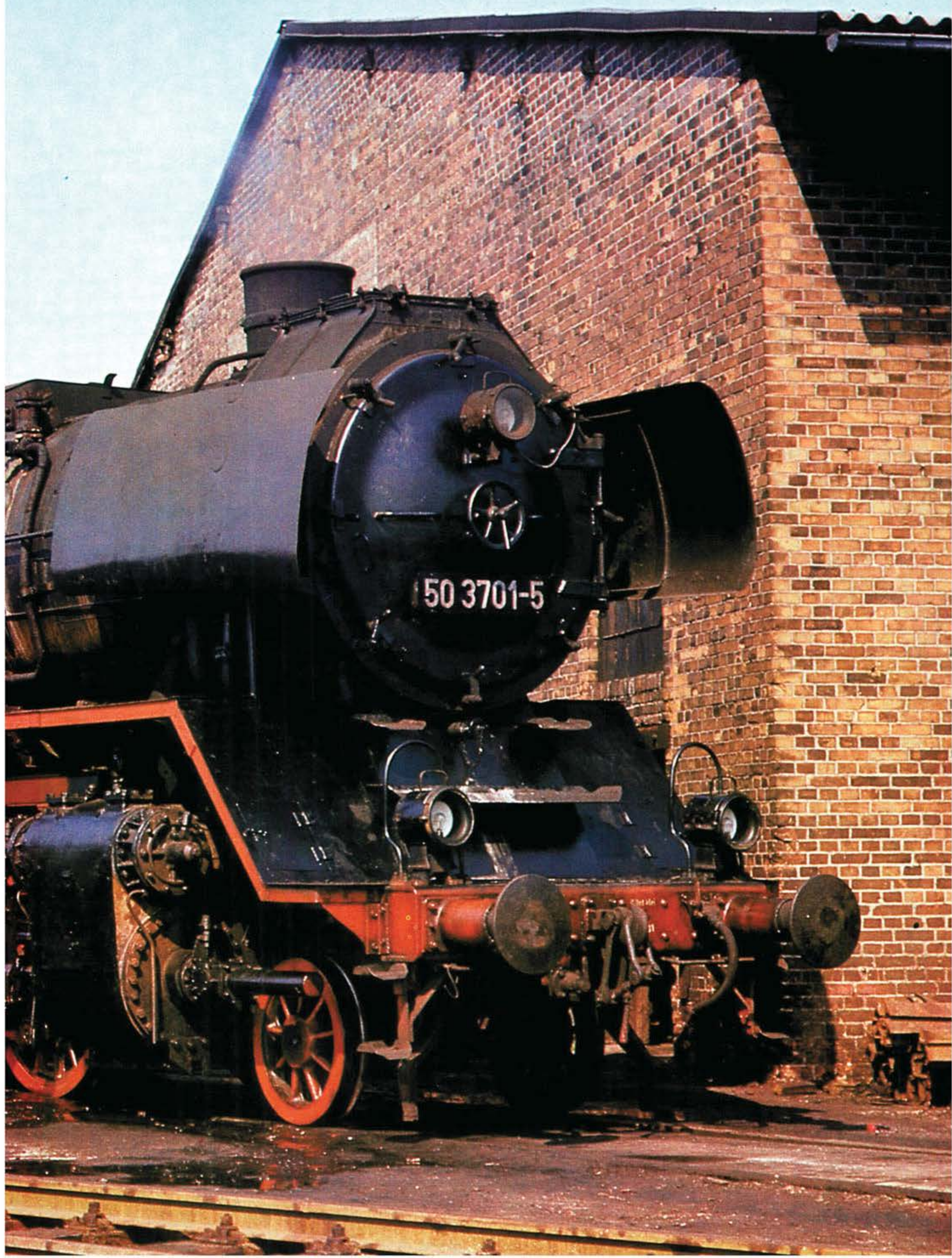


modell eisenbahner

poster

50 3701
Salzwedel 1981
Foto: H.-J. Trunk




50 3701-5

Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

1



Kleinserienmodelle aus Marienberg

Unter diesem Begriff sind, wie die meisten Modelleisenbahner unseres Landes wissen, nicht die begehrten Erzeugnise des VEB VERO Olbernau zu verstehen, sondern die zahlreichen Fahrzeuge wie Zubehörteile, die in der Arbeitsgemeinschaft (AG) 3/47 bzw. unter deren Regie entstanden.
Diese Modelle und Kleinteile ergänzen die industriell hergestellten Erzeugnisse. Sie sind gefragt und geschätzt, weil damit Bedarfslücken geschlossen werden konnten. Bevor jedoch die Serienfertigung der acht Fahrzeugmodelle (darunter die ETA, EK 4, Laas und SKL) und der etwa 35 verschiedenen Kleinteile für den Fahrzeugmodellbau in der Nenngröße H0 sowie die Gartenbahnen, der zahlreichen Teile für Gleisbildstellwerke und den Gebäude- und Landschaftsbau beginnen konnte, waren oftmals unvorstellbare organisatorische und technologische Schwierigkeiten zu überwinden.
Doch diese Vorhaben bestimmten zehn Jahre lang viele Ideen in der AG.

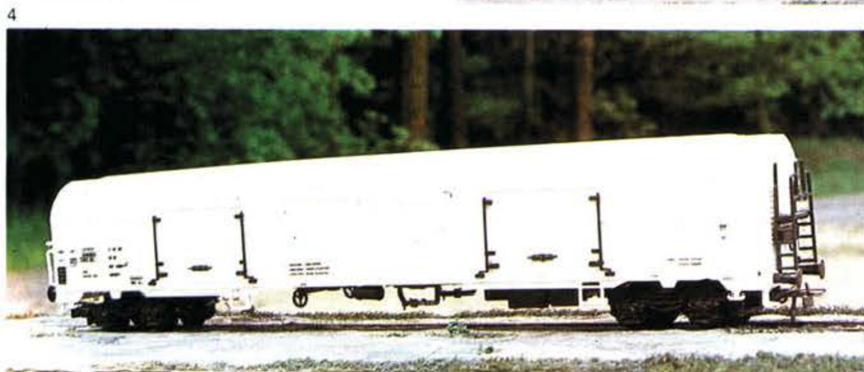
2



3



4



5



6



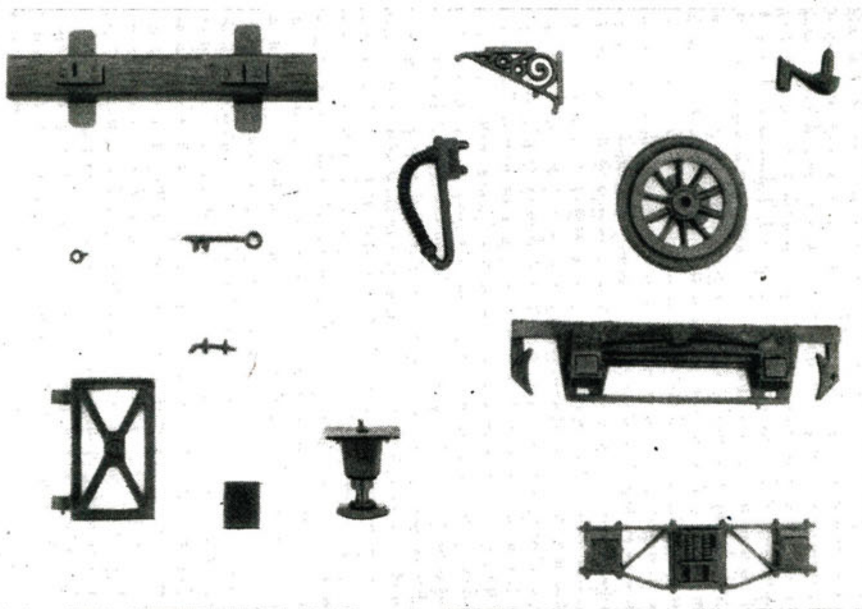
7



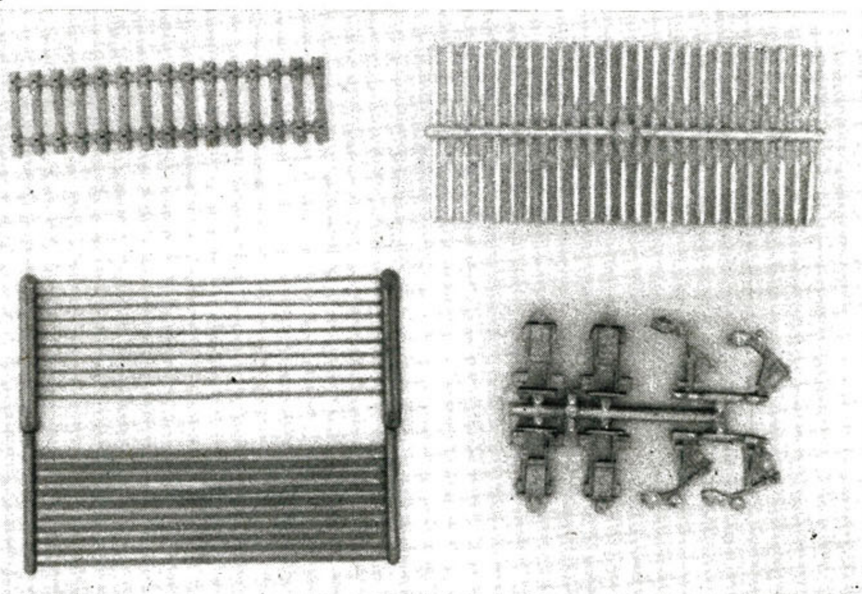
Grund genug für einige Gedanken über diese Freunde, deren Arbeitsgemeinschaft inzwischen auch international einen guten Ruf hat.
Freund Werner Ilgner, der AG-Vorsitzende, konnte zur Jahreshauptversammlung am 25. Februar 1983 alle 30 Mitglieder der Gruppe und, dies ist sicher nur selten möglich, als Gast den Bürgermeister der Kreisstadt begrüßen. Einige der Freunde müssen immerhin Anreisewege bis zu 35 km auf sich nehmen und das „entfernteste Mitglied" wohnt sogar in Berlin. Ein Zeichen dafür, wie gut das Klima in dieser AG ist. 14 Jahre alt ist inzwischen diese Gemeinschaft, in der noch vier Gründungsmitglieder dabei sind. Sechs Freunde gehören schon seit 13 Jahren dazu und für viele, vor allem junge Modelleisenbahner, führte der weitere Berufsweg zur Eisenbahn; andere fanden in der Modellbahnindustrie neue Aufgaben.
Zweifellos leisten die Marienberger, die übrigens sehr eng mit den Freunden in Meißen und Dresden zusammenarbeiten, eine hervorragende Arbeit. Dabei sind sich die 30 Freunde einig, daß die Modelleisenbahn ein Hobby ist und es auch bleiben muß. Jeder soll seinen Spaß und seine Freude haben, gerne kommen, aber auch zupacken, wenn's darauf ankommt. Mit dieser Faustregel (und einem sehr ideenreichen wie mitreißenden Leiter) konnten erst solche Aufgaben wie die Kleinserien realisiert werden. Was das Kollektiv auszeichnet, ja geradezu charakterisiert, sind gegenseitige Hilfsbereitschaft und persönlicher Zusammenhalt.
Ein herzliches Dankeschön sei an dieser Stelle gerechtfertigt. Und eine Bitte an diejenigen Freunde gerichtet, die glauben, vieles besser zu wissen oder herummäkeln: Den Marienbergern ist mit gut gemeinten Ratschlägen, anerkennenden Worten und vor allem kurzen Briefen und Karten mehr geholfen, als mit seitenlangen „Brandbriefen" bzw. Beschwerden. Die meisten Freunde wissen vielleicht, was es heißt, täglich 15 bis 30 Briefe oder Karten Posteingang bearbeiten zu müssen ... Die Kleinserien rollen weiter – wünschen wir den Marienbergern dazu recht viel Erfolg und danken für die viele Zeit, Arbeit und Liebe, die sie bisher in die kleinen Serien gesteckt haben.

Bilanz
Kleinserienerzeugnisse der AG 3/47 Marienberg und der AG 3/4 Meißen
Diese Übersicht soll nochmals die wichtigsten Modelle und Kleinteile vor-

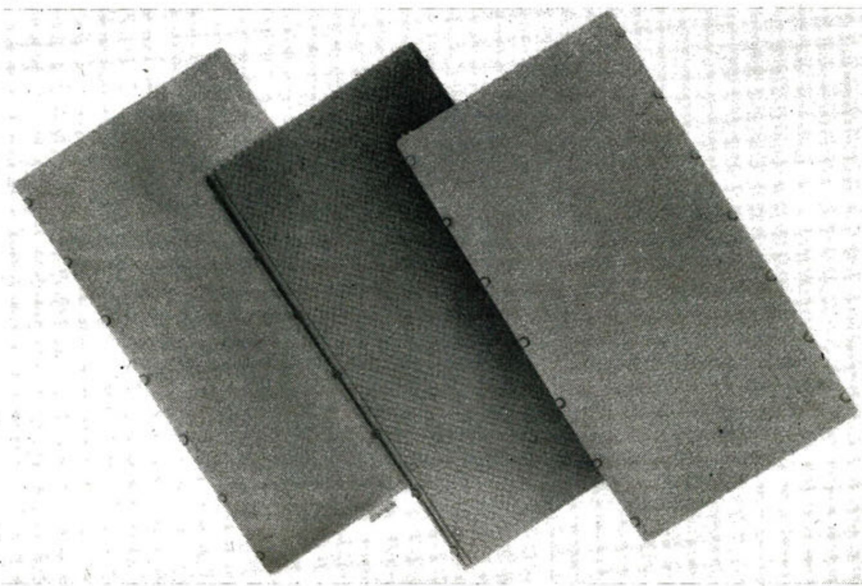
8



9



10



stellen, die von den Freunden beider Gemeinschaften projektiert und hergestellt wurden.

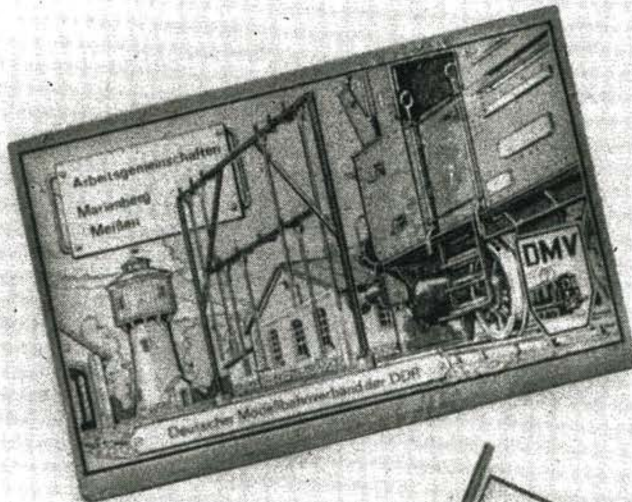
1974 Akkutriebwagen ETA 177 (Bilder 1 und 2), zwei Farbvarianten; Prellsteine für „Modellstraßen", Holzbalkenimitationen für den Gebäudebau und Spannwerke; später vom VEB Mamos übernommen.

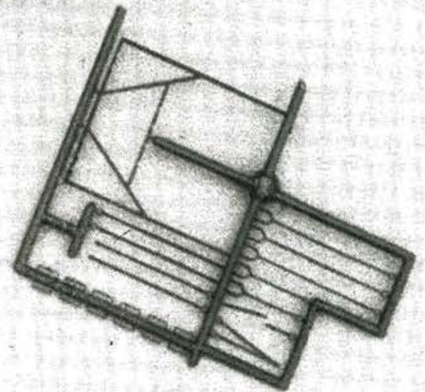
1977 Schwerer Kleinwagen (SKL) Bauart „Schöneweide" (Bild 6), zwei Farbvarianten; in kleiner Stückzahl entstand dazu ein passender Antrieb.

1979 Eiskühlwagen EK 4 (Bild 4) und Fährbootwageneinheit Laas (Bild 3), entstanden nach Vorbildern des DDR-Schienenfahrzeugbaus als Vitrinenmodell, die leicht in funktionsfähige Fahrmodelle umzubauen sind. Schürgeräteständer (Bild 11) – ein Zubehörteil für jedes Dampflok-Bw;
Platten: Dachziegel, Dachschiefer, Ziegelmauerwerk für den Gebäudemodellbau (Bild 10);
Drehgestell Y 25 mit Halterung zum Umrüsten älterer PIKO-Modelle;
Gartenbahn-Kleinteile (Bild 8) zum Waggonselbstbau: Wagenrad, Achslagerblende für 2achsige wie 4achsige Fahrzeuge, Zettelkasten, Zurr-Ring, Türverschluß, Scharnierimitation, Bremsschlauch, Mittelpuffer, Dachstütze, Perrontür, Lüfter;
Kleinteil zum Gleisbau: H0-Betonschwellenbahn (Bild 9) und für Gartenbahn Holzschwelle.

1982 Mitteleinstiegwagen Bauart „Altenberg" (Bild 5) und Leichttriebwagen VT 70 „Hydronalium"-Modelle (Bild 7), die von der DDR-Modellbahnindustrie nicht mehr produziert werden.

11





Fotos: J. Steckel, Berlin

Geplant ist für die nächste Zeit nochmals der ETA 178, allerdings mit langem Mittelwagen, zur Vervollständigung der mit dem EK 4 begonnenen Kühlwagenserie ein MK 4 sowie der Maschinenwagen.

Um „eiligen" Anfragen vorzubeugen: Nächste Zeit – das sind für die Marienberger und Meißner Freunde die kommenden zwei Jahre!

Modellzäune exakt nachbilden

Bei Einfriedigung von Grundstücken mit Zäunen müssen beim Vorbild Pfosten gesetzt werden, an denen dann die einzelnen Zaunfelder zu befestigen sind. Hand aufs Herz, liebe Modellbahnfreunde, wie viele unter uns verzichten auf eine solche exakte Nachbildung? Es ist wirklich nicht schwierig, das Aussehen eines solchen Zaunes erheblich zu verbessern! Betonpfosten, die ja heute am häufigsten vorkommen, sind aus kleinen Vierkantleisten (2 mm×2 mm, wie sie im Flugmodellbau verwendet werden) leicht herzustellen. Man vergesse nicht, den Kopf abzuschrägen, um den beim Vorbild erforderlichen Wasserabfluß zu sichern. Mit hellgrauen Anstrich versehen, sieht unser Zaun nun viel vorbildgetreuer aus.

K. Brabel, Schwerin

Modell-feldsteine

Hin und wieder finden wir in der Natur einzelne größere Feldsteine, kleinere bzw. größere Findlinge und manchmal sogar kleinere Felsen vor. Um dies auch auf unserer Anlage – natürlich nur in vorbildgerechter Häufung – nachzubilden, verwendet man am besten echtes Gesteinsmaterial. Einzelne Kiesel entsprechender Größe oder auch Teile der helleren Terrazzo-Körnung werden mit Duosan-Rapid auf der Anlage befestigt. Sollte der Farbton nicht passen, kann mit Plakatfarbe nachgeholfen werden.

A. Mollert, Berlin

Beleuchtung der BR 52 in H0 verbessert

Mich störte bei meiner 52er, daß der Lichtleiter nicht isoliert und daher die Pufferbohle mit Umgebung immer durchleuchtet war. Durch das Isolieren des Leiters mit Staniolpapier kann diese Unzulänglichkeit behoben werden. Das Pufferbohlenteil ist vorsichtig zu lösen. Nach dem Isolieren des Leiters wird er in die Aussparungen eingepaßt. Der Hohlraum, in dem sich die Glühlampe befindet, ist nach vorn und oben mit schwarzem Suralin abzudichten. Auch zwischen Kessel und Zylinderteil sollte kein Lichtschein zu sehen sein. In Richtung Führerhaus habe ich nichts abgedichtet, da das Licht hier als Imitation der Triebwerksbeleuchtung dient.
An der Pufferbohle sind außerdem die Gießrückstände zu entfernen. Ferner sollten Pufferbohle und die Rückseiten der Lampen abgedichtet werden. Danach wird alles farblich behandelt, wobei man außerdem das Lampeninnere weiß lackieren kann.

B. Kothera, Milkel

Interview

Modelleisenbahner mit Leidenschaft: Werner Ilgner

Am 2. September 1983 beging er seinen 50. Geburtstag

Ein halbes Jahrhundert – davon 35 Jahre als Modelleisenbahner – das macht neugierig. Wie wurden Sie Modelleisenbahner?
Da käme erst einmal die Legende vom Jungen, der sich sehnlichst eine Eisenbahn wünscht und erst als Erwachsener... Da es bei mir fast immer anders als im Normalfall ist, muß ich eingestehen, daß ich als Schüler nur gern und viel gebastelt habe. Dazu gehörte alles, was man in den Nachkriegsjahren aus Holz, Pappe und Draht herstellen konnte. Damals las ich in der Jugendzeitschrift „Neues Leben" eine Anzeige „Fernunterricht für Modelleisenbahner". Ich schrieb hin, erhielt Antwort, fing an und bin bis heute dabeigeblieben. Nicht aus Bequemlichkeit, sondern weil mir mein Vater eingehämmert hat: „Was man anfängt, muß man auch zu Ende bringen." Mein Name wurde dann im Zusammenhang mit der Modellbahn erstmalig im November 1948 gedruckt und zwar in „Böttchers Modellbahnwelt". Damals widmete ich mich einem Thema, mit dem sich sogar noch heute Professoren herumschlagen: Kupplungen!

Ihre AG 3/42 ist inzwischen 13 Jahre alt. Alle 33 Freunde schätzen Ihr persönliches Engagement im Kleinen wie im Großen. Sie stehen zu ihrem Vorsitzenden und bezeichnen Sie als verständnisvoll, geschätzt, manchmal zu gutmütig, ideenreich, überzeugend und mitreißend. Welche Erfolge waren am wichtigsten?
Meine Erfolge sind auch die unserer Arbeitsgemeinschaft, das hängt zusammen. Ab 1953 war ich in der AG Meißen tätig und habe die Verbandsgründung unterstützt.
Das waren harte Jahre, reich an Auseinandersetzungen. Ich bin froh, in Marienberg Mitstreiter gefunden zu haben. Eine dufte Truppe, mit der man wirklich arbeiten kann. Man muß reale Ziele setzen, keine überhöhten Forderungen stellen, jeden nach seinen Fähigkeiten einsetzen sowie seinen Möglichkeiten entsprechend anleiten, sozusagen qualifizieren. Und vor allem: Man darf nicht alles so verbissen sehen. Sinnvolle Freizeitgestaltung zur Reproduktion der Arbeitskraft – das klingt gut, ist aber Transparentdeutsch. Ich will mich ganz einfach entspannen und mit Gleichgesinnten sprechen. Jeder soll dabei maximale Freude empfinden und zwanglos mitmachen, sich wohlfühlen. Daß dieser Kurs richtig ist, beweisen unsere 15 Ausstellungen, wovon übrigens neun außerhalb Marienbergs stattfanden. Das beweisen aber auch die Kleinserienmodelle, die in Zusammenarbeit mit den Meißner Freunden entstanden und entstehen.

Stichwort Kleinserie. Wie kam es eigentlich dazu, wie läuft es und wie soll es weitergehen?
Wie alle großen Ideen entstand auch



diese unter ziemlich extremen Umständen. Meine Freunde Rolf Häßlich (†) und Olaf Herfen waren mit mir in Sachen Modellbahn unterwegs. Abends im Hotel wurde dann am Biertisch die Idee geboren. Ich besitze sogar noch einen Bierdeckel mit den ersten Konstruktionsskizzen des ETA 177. Und als der dann gelungen war, war uns eigentlich alles gelungen. Als besonders vorteilhaft erwies sich damals, daß Freund Häßlich und ich über Berufspraxis aus der Entwicklungsabteilung des VEB PIKO verfügten, wir Glück hatten und viele Verbindungen zu Leuten besaßen, die unserem Vorhaben zustimmten und halfen.
Ich möchte solche Bemerkungen zurückweisen, wonach dies alles die Selbsthilfe der Modelleisenbahner sei! Dies ist eine *neue Art der Arbeit im DMV*. Auch mal etwas für andere herstellen, nicht bloß für sich allein. Dazu ist kollektive Leistung ein Eckpfeiler. Immer mehr AG haben das erkannt, ist doch der Nutzen unübersehbar.
Da in diesem Heft die wichtigsten Kleinserienerzeugnisse der Marienberger und Meißner vorgestellt sind, möchte ich auf Wiederholungen verzichten. Diese zehn Jahre intensive, aber auch begeisternde (weil vollkommen neue) Beschäftigung ließen drei Nebeneffekte entstehen: Erfolgserlebnisse für die AG, größere materielle und finanzielle Möglichkeiten für den DMV, die AG und Industrie sowie die Entwicklung individueller Fertigkeiten.

Viele Ihrer Freunde bewundern Ihre Ideen, das Organisationstalent, wie Sie Theoretisches umsetzen, Ihre Energie. Gibt es dafür ein Erfolgsrezept?
Nun, ich kenne viele Freunde, die sich ebenso einsetzen. Wenn man eine Sache lange genug, gern und gründlich betreibt, kann man sich auch all das aneignen, was man benötigt, um sie gut zu meistern. Damit will ich nicht sagen, es wäre nur Routine, aber viel Training, Erfahrung und ein gutes Gedächtnis sind dabei sehr wichtig. Wißbegierig, lernbegierig muß man sein. Ich weiß bestimmt allerhand, aber ich scheue mich auch nicht, überall mit den Augen zu mausen, zu fragen und zu lernen. Irgendwann kann man alles mal gebrauchen.
Im Zusammenhang mit dem Lernen ein anderer Gedanke. Ich möchte mich bei all denen bedanken, die in Büchern oder Zeitschriften das Fachwissen zum Thema Modelleisenbahn popularisieren. Wenn man das, was bisher darüber gedruckt wurde, verdaut hat, weiß man eigentlich genug. Leider gibt es noch einige Freunde, die das vergessen und die noch mehr und noch besser, vor allem anders haben wollen. Warum eigentlich?

Welche Erfahrungen aus Meißen waren für die Marienberger AG am wichtigsten? Haben Sie einen Ratschlag für andere AG?
Als ich 1965 aus Meißen wegging, haben wir dort selbst solche Erfahrungen gesammelt. Ich möchte lieber von meinen Beobachtungen sprechen.
Wo sich Gleichgesinnte aus wirklichem Interesse, und nicht weil es Mode ist, treffen, dort klappt das auch weiter. Die Jungen von damals sind heute die Alten, die bleiben zusammen. Schwierig wird es mit dem „Nachwuchs". Da muß man Geduld haben, Fingerspitzengefühl entwickeln und auch vieles wegstecken können. Mißerfolge, Desinteresse nach einer gewissen Zeit, das Wechseln der Freizeitgebiete lassen viele die Modellbahn „aufgeben". Aber einige bleiben doch immer wieder dabei.
Ich bin nicht sehr von „Riesenarbeitsgemeinschaften" begeistert; kleine tatkräftige Gruppen nützen mehr. Sie müssen aber auch in der Lage sein zu kooperieren, beispielsweise Anlagen auszutauschen. Dazu haben wir einmal das Standardisierte Modellbahnsystem (SMBS). Aber dieser Gedanke setzt sich erst langsam durch.
Wir hatten unsere Klubanlage einmal an das Pionierferienlager der NVA verborgt. Acht Wochen lang haben die Kinder mit diesem Super-Spielzeug unvergeßliche Erlebnisse gehabt. Das geht eben bei uns; wir können unsere Anlage jederzeit anderen in die Hände geben. Auswärtige Ausstellungen finden meistens ohne unser Personal statt. Zweifellos wird dabei noch viel falsch gemacht. Aber wir sammeln weitere Erfahrungen.

Peter Otto, Zwickau

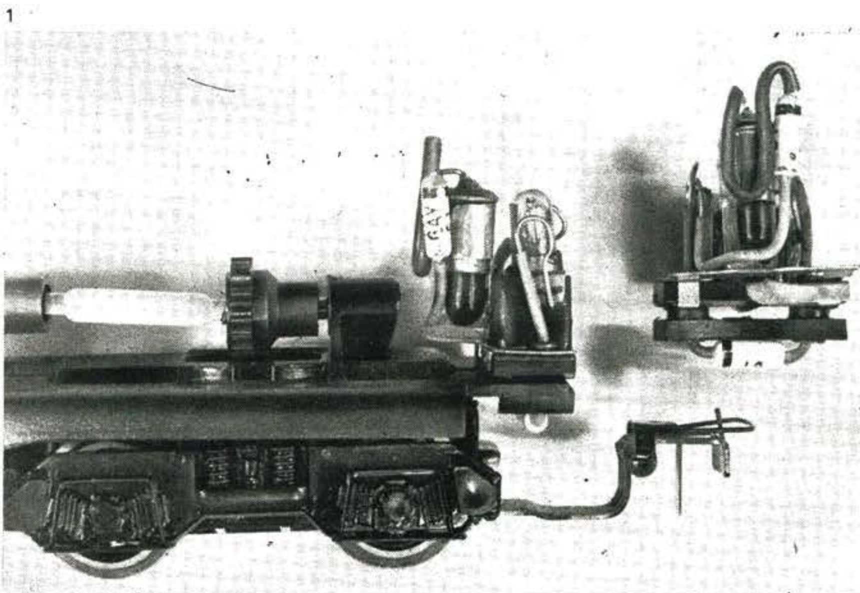
Fahrtrichtungsabhängige Spitzen- und Schlußbeleuchtung des H0-Modells Baureihe 110

Die außer dem Regelspitzensignal bei dem EMB-H0-Diesellokmodell der Baureihe 110 — und anderen Modellen in ähnlicher Art — angebrachten Attrappen des Schlußsignales fordern zu einer Beleuchtungsinstallation geradezu heraus. Das Problem ist der fehlende, für die zusätzliche Glühlampe aber notwendige Freiraum im Gehäuseinneren. Nur durch den Ersatz wenigstens eines Teiles des vorhandenen Ballastkörpers durch solchen höherer Dichte und damit kleineren Volumens (Blei) kann der erforderliche Platz geschaffen werden.
Die einfache Zerlegbarkeit des Modells bleibt bei der vorgeschlagenen Nachrüstung unverändert erhalten.

Lampenträger
Der vorhandene Lampenträger muß um einen weiteren zur Aufnahme der zusätzlichen roten Kleinglühlampe (Steckfassung 4,5 mm Durchmesser) ergänzt werden. Diese zusätzliche Lampenhalterung (Bilder 1 und 3) wird aus 0,2 mm bis 0,3 mm dickem (vorzugsweise Messing-)Blech gemäß Zeichnung (Bild 3) hergestellt. Dabei dient der untere, im geformten Zustand rechtwinklig umgebogene Teil als Blende. Dadurch wird der Austritt des roten Lichtes nach unten verhindert. An dieser Blende befindet sich zur Aufnahme vom Original-Lampenträger gleichzeitig eine Kontaktfahne, die aus fertigungstechnischen Gründen auch zusätzlich angelötet werden kann. Das Befestigen des fertig geformten Lampenhalters erfolgt an der Rückseite der Plastefassung des Original-Lampenträgers durch Aufpressen mit einem nicht zu heißen Lötkolben. Dazu werden in das Blech des Lampenhalters zwei angesenkte Löcher eingedrückt, wobei der entstehende Bördelrand möglichst senkrecht zur Fläche stehen soll. Das beim Aufpressen aus diesen Löchern herausquellende Plastematerial wird anschließend mit dem Lötkolben unter Zwischenlegen eines dünnen Bleches nietförmig plattgedrückt. Die so entstandene Verbindung ist ausreichend stabil.

Lichtleitträger
Für die zusätzliche Schlußbeleuchtung werden Lichtleitkabel mit Außendurchmesser von 2,0 bis 2,1 mm (1,25 mm optisch wirksamer Durchmesser) benötigt. Die insgesamt notwendigen vier Kabelstücke haben jeweils eine Länge von etwa 14 mm und sind an der der Glühlampe zugewandten Seite schräg zu schneiden (Bild 2). An der in das Lokgehäuse führenden Seite muß die Ummantellung auf 2 mm Länge entfernt werden. Die Schlußlichtattrappen im Gehäuse sind mit 1,3 mm Durchmesser aufzubohren. An den Enden werden die Einzellichtleiter durch Erhitzen verschmolzen.
Der im Modell vorhandene Lichtleitträger aus klarem Polystyrol für das Regelspitzensignal wird auf plan liegendem Sandpapier auf etwa 5 mm bis 4 mm Dicke abgeschliffen. Die hinter den Lichtaustritten befindlichen schrägen Spiegelflächen müssen in der ungefähren ursprünglichen Größe wieder angeschliffen werden. Der letzte Schliff erfolgt mit kreidefeinem (800er) Schleifpapier, so daß wieder eine glatte Oberfläche entsteht. Leider verdeckt dieser Lichtleitträger die Schlußlichtaustrittsöffnungen. Für das Vorbeiführen der Lichtleitkabel müssen deshalb in den Innenbogen kegelige Ausschnitte (Bild 6) eingefeilt werden. Die Lichtleitfähigkeit wird dadurch zwar beeinträchtigt, doch ist die Helligkeit ausreichend und vor allem vorbildgerecht! Anschließend werden folgende Flächen des Lichtleitträgers mit Silberlack und darüber mit lichtundurchlässiger Farbe (schwarz, Rostschutzfarbe) gestrichen:
Rückseite, Fläche des Außenbogens, Fläche des Innenbogens im Bereich der

1



1 Lampenträger mit zusätzlicher Schlußleuchten-Glühlampe sowie Schaltdioden in montiertem Zustand (Seitenansicht) und daneben als Einzelteil (Rückansicht)

2 Im Gehäuse eingesetzte Lichtleitkabelstücke für Schlußbeleuchtung (Lichtleitträger aus klarem Polystyrol entfernt und Gehäusedeckfläche zur besseren Verdeutlichung hell ausgelegt)

3 Lampenhalter

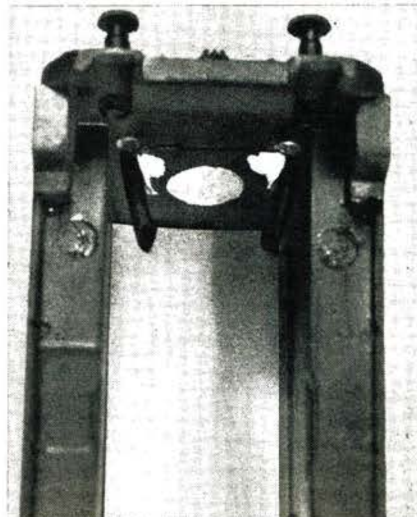
4 Bleiballast

5 Fassung

6 Lichtleitträger

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

2



eingebrachten Ausschnitte und der unteren Lichtaustritte sowie oben mittig in der Breite des Lichtaustritts (Helligkeitsdämpfung der oberen Stirnlampe zum Anpassen an die beiden lichtgeschwächten unteren).

Ballastkörper

Für den Ballast sind etwa 30 mm (3/4 der ursprünglichen) Länge in jeder Hälfte des Gehäuseinneren vorhanden. Um die gleiche Masse zu erreichen, muß Bleiballast angefertigt und eingesetzt werden. Vorgeschlagen wird, Bleikörper von 15 mm Länge herzustellen und die restliche Hälfte vom vorhandenen Ballast abzusägen. Die Form für den Bleiguß kann vom Original-Ballastkörper abgenommen werden. Um freie Räume über der Kardanwelle und des Vorbauaufsatzes besser zu nutzen, empfiehlt sich jedoch, das Anfertigen einer Form gemäß Zeichnung (Bild 5). Der neue Bleiballast wird jeweils nach der Fahrzeugmitte zu eingeklebt.

Elektrik

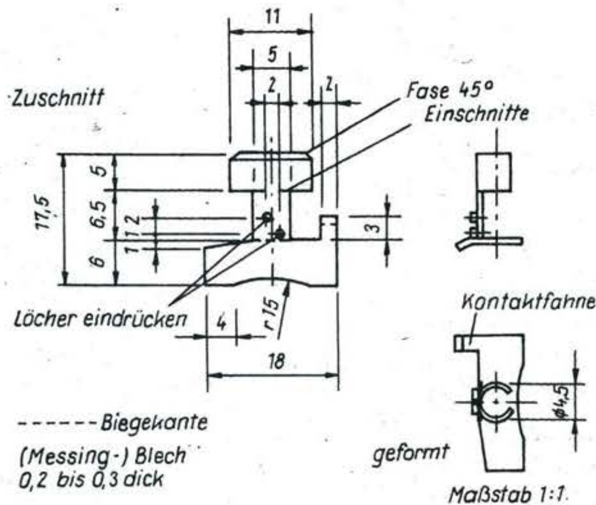
Der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel wird über Schaltdioden

Hohlniete werden sie nach oben geführt. Der kathodenseitige Anschluß der Schaltdiode für das Rotlicht erfolgt direkt durch Einlöten in den mittleren Bodenkontakt der Kleinglühlampe. Alle Diodenanschlußdrähte sollen in möglichst großer Länge erhalten bleiben.

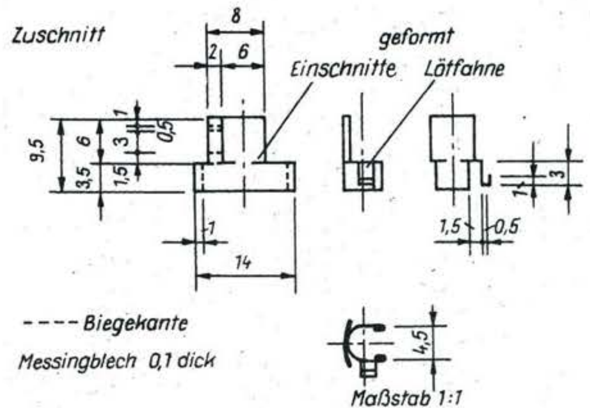
Montage

Die Lichtleitkabelstücken werden mit Zweikomponentenklebstoff EP 11 eingeklebt. Dabei zeigen die durch Schrägschnitt ovalen Lichteintrittsöffnungen im Gehäuseinneren etwas nach unten (Bild 2). Während des Härtungsprozes-

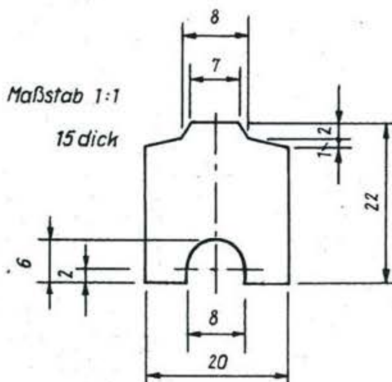
3



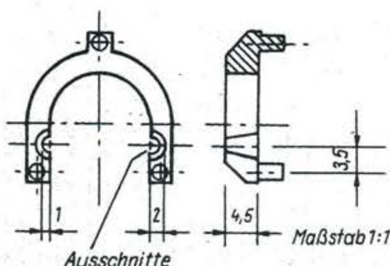
4



5



6



GAY 60 oder GAY 61 (12 V/75 mA bzw. 20 V/100 mA) gesteuert. Je Lampenträger werden zwei Dioden benötigt. Ihr Einbau erfolgt für das weiße Licht der Spitzenbeleuchtung quer unter dem Träger und etwa mittig senkrecht hinter der roten Glühlampe für das Schlußlicht (Bild 1). Beide Dioden werden an die aus der Lampenfassung herausgebogene Kontaktfahne angelötet: die Diode für das weiße Licht mit der Kathode (gekennzeichnet durch Ring auf dem Gehäuse), diejenige für Rotlicht mit der Anode. Statt des herausgebogenen Kontakts wird in den Lampenträger eine neue Fassung (Bild 4) aus 0,1-mm-Messingblech mit Lötfahne (dient gleichzeitig als Klemmhalterung) für den anodenseitigen Anschluß der Diode des weißen Lichtes eingesetzt. Der obere Teil der Fassung wird als Blende ausgebildet. Der eigentliche Fassungsteil muß an den vorderen Enden zum sichern Halt der Glühlampe einen Millimeter breit nach innen umgebogen werden. Die Anschlußdrähte der unter dem Träger quer angeordneten Diode sind zu isolieren. Durch die

ses werden die Kabelstücke in ihrer Lage durch die eingesetzten Lichtleitträger, die bei endgültigem Zusammenbau mit Polystyrolklebstoff zu arretieren sind, gehalten. Es ist zweckmäßig, an der Stirnseiten-Innenwand zur Wärmeisolierung (Silber-) Papier aufzukleben. Außerdem werden die innen überstehenden Zapfen der Gummipuffer abgeschnitten, damit ein reibungsloses Aufsetzen möglich ist. Auf das freizügige Bewegen der Drehgestelle ist zu achten. Erforderlichenfalls muß das Lager des Getriebegehäuses etwas gekürzt werden.

Anmerkung der Redaktion

Leserzuschriften beweisen es immer wieder:

Das vorbildgerechte Beleuchten von Triebfahrzeugen ist ein Thema, mit dem sich viele Modelleisenbahner beschäftigen.

Wir möchten darüber in späteren Ausgaben unserer Zeitschrift noch mehr berichten. Deshalb eine Bitte: Schreiben Sie uns dazu über Ihre Erfahrungen.

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Bedeckte Güterwagen

Im Jahre 1880 verfügten die deutschen Eisenbahnen über rund 75000 Güterwagen. Als dann 1909 die Bauarten des Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes eingeführt worden sind, waren es 159000 Güterwagen. Damit lag dieser Wagenbestand bei etwa gleicher Entwicklung um etwa 50% unter dem der offenen Güterwagen.

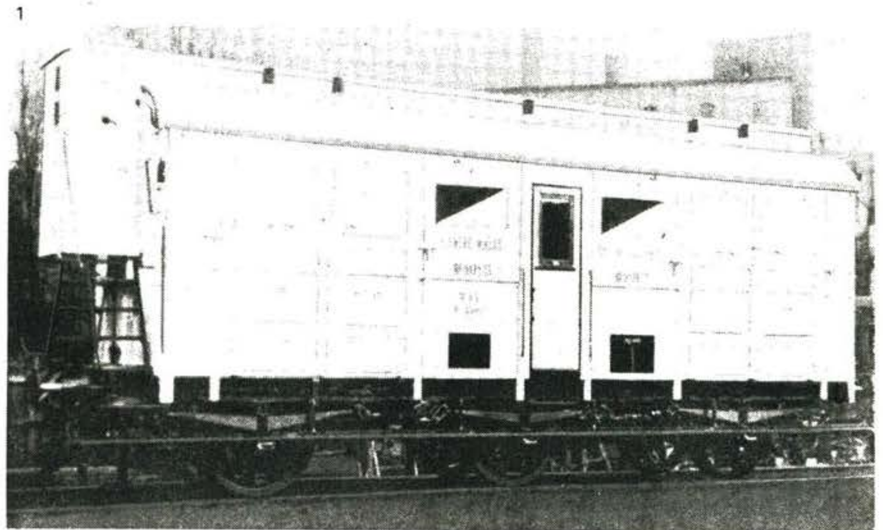
Die für den geschlossenen Güterwagen (Güterwagen ohne spezielle Einrichtungen) verwendete Bezeichnung „bedeckter Güterwagen" war in Deutschland bis um 1909 gebräuchlich. Erst danach bürgerte sich für diese Fahrzeuge der seinerzeit schon in Österreich üblich gewesene Begriff „gedeckter Güterwagen" ein.

Die Grundkonzeption der bedeckten Güterwagen entsprach, wie bei allen anderen Wagenbauarten, den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV) in den „Technischen Vereinbarungen" vorgegebenen Abmessungen. Sie betrafen vor allem die Kupplungen, Stoßeinrichtungen sowie Laufwerkteile. Der Radstand betrug in der Regel 2,5 m bis 4,5 m. Nur etwa 5% des Güterwagenparks besaßen einen größeren Radstand als 5 m. Die Achslast* war mit 14 t (noch als Radlast mit 7 t bezeichnet) festgeschrieben. Bei den bedeckten Güterwagen lag um 1900 das durchschnittliche Verhältnis von Ladegewicht* zu Eigengewicht* bei 1,59. So unterschieden sich die Güterwagen meist durch konstruktive Abweichungen der Wagenkästen bzw. der Spezialeinrichtungen.

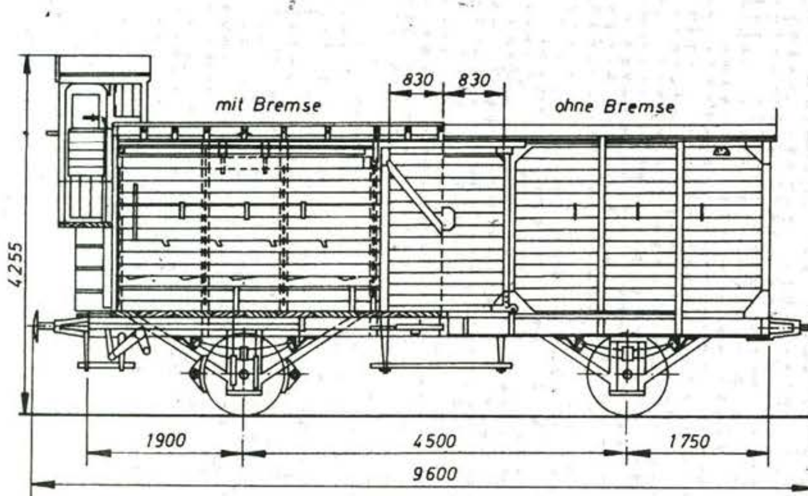
Der gesamte Güterzugbetrieb wurde damals, bis auf wenige Ausnahmen, handgebremst abgewickelt. Deshalb hatten etwa ein Drittel aller Güterwagen Handbremsen.

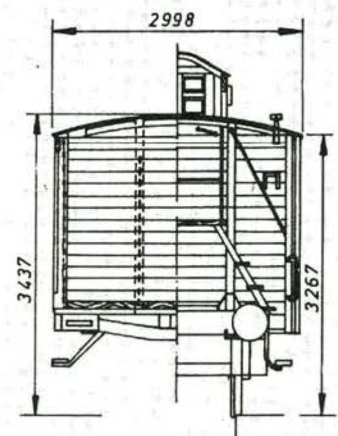
Ein typischer Vertreter der bedeckten Güterwagen war der 15 t-Wagen, der nicht nur bei den preußischen Staatsbahnen, sondern in dieser Form auch bei anderen Bahnen im Bereich des VDEV verwendet wurde (Bild 2).

1



2





Maßstab: 1:87

1 3achsiger Luxuspferdewagen, wie er auch bei den KED Berlin und Halle als Privatgüterwagen eingestellt worden ist.

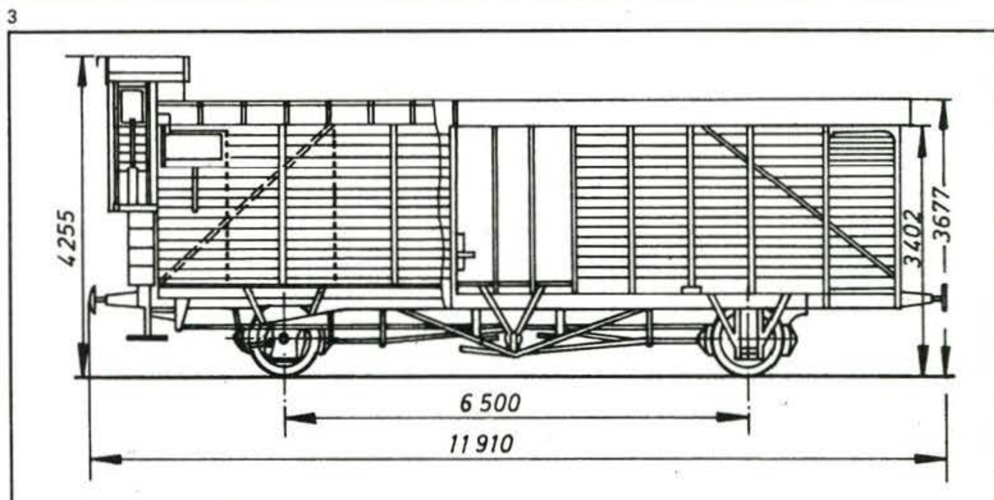
2 Bedeckter Güterwagen der preußischen Staatsbahnen

3 Bedeckter Güterwagen der hessischen Ludwigsbahn

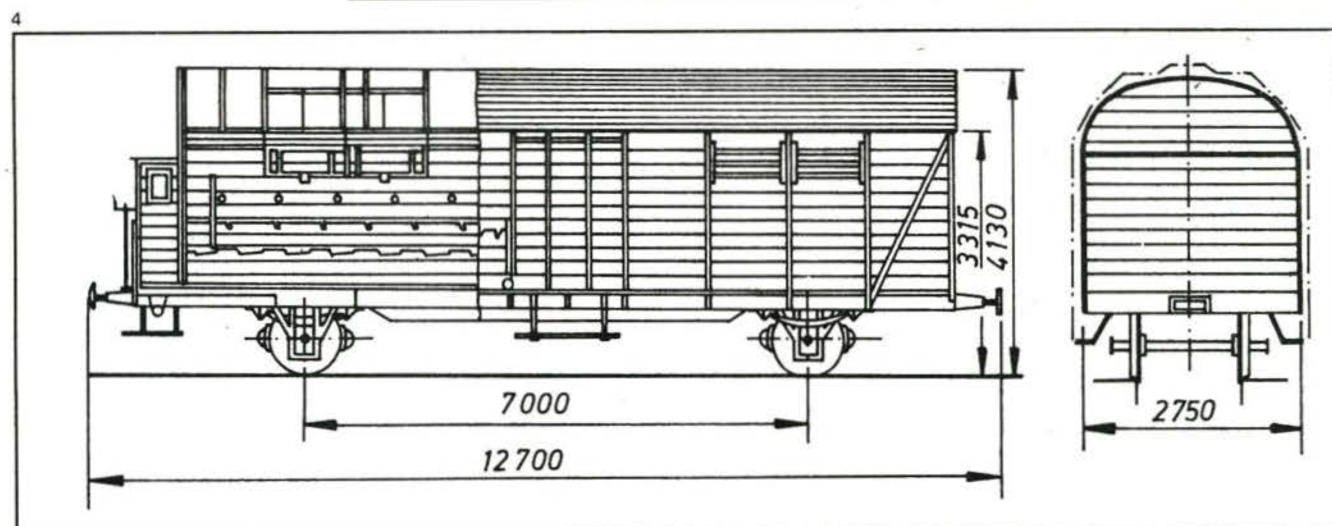
4 Hohlglaswagen der sächsischen Staatseisenbahnen

5 Luxuspferdewagen mit geöffneten Seitenwandklappen

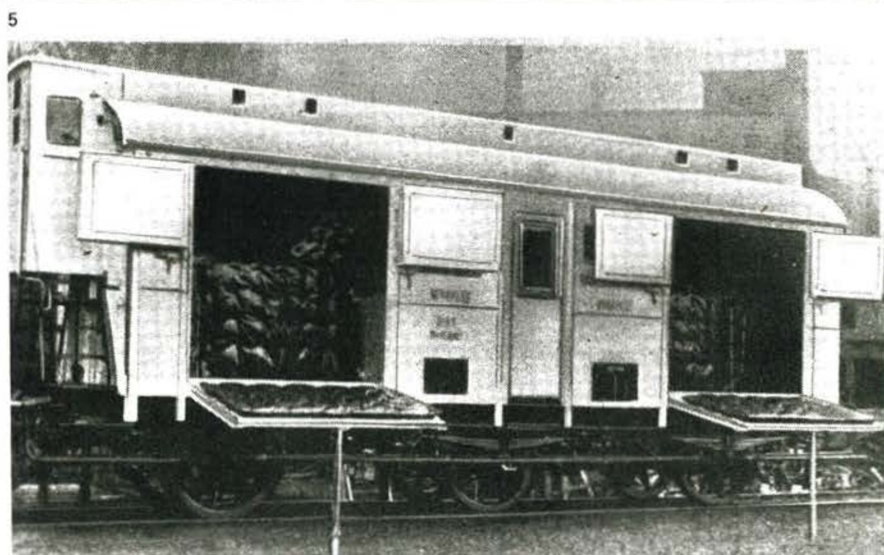
3



4



5



Dieses Fahrzeug besaß ein stählernes Untergestell und Kastengerippe sowie hölzerne Dachspriegel. Außen war es mit Holz verkleidet, und im Innern waren an den Türsäulen kurze Ketten zum Aufhängen eines Vorlegebaumes angebracht. Hinzu kamen 16 Bindringe für den Pferdetransport. Um Militärtransporte zu ermöglichen, konnten Sitzbretter und Rückenlehnen angebracht werden.

Die wichtigsten Daten:

— Ladegewicht*	15 t
— Laderaum	45 m³
— Radstand (Achsstand)	4 500 mm
— Wagenbreite	2 998 mm
— Länge über Puffer	9 600 mm
— Scheitelhöhe des Wagendaches ü. SO	3 437 mm
— Seitenhöhe des Wagenkastens ü. SO	3 267 mm
— Höhe des Bremshauses ü. SO	4 255 mm

Ein weiterer Vertreter der gewöhnlichen bedeckten Güterwagen war ein mit gekuppelten Lenkachsen ausgerüsteter Wagen der hessischen Ludwigsbahn (Bild 3). (Die hessische Ludwigsbahn mit der Stammstrecke Mainz — Worms gehörte bis zur Übernahme durch den Staat zu den größten Privatbahnen Deutschlands mit etwa 700 km Netzlänge.)

Prinzipiell ähnelte dieser Fahrzeugtyp den preußischen Wagen. Mit einer Länge über Puffer von 11 910 mm war er wesentlich länger und hatte aber nur ein Ladegewicht* von 10 t. Untergestell, Kastengerippe und Dachspriegel bestanden aus Stahl. Als typische Besonderheit waren Lade- und Lüftungsöffnungen ganz an die stirnseitigen Außenfelder der Wagenseiten verlegt. Für Militärtransporte besaß dieser Wagen die gleichen Einrichtungen wie sein preußischer Bruder.

Die wichtigsten Daten:

— Ladegewicht*	10 t
— Radstand	6500 mm
— Wagenbreite	2730 mm
— Länge über Puffer	11910 mm
— Scheitelhöhe des Wagendaches ü. SO	3677 mm
— Seitenhöhe des Wagenkastens ü. SO	3402 mm
— Höhe des Bremshauses ü. SO	4255 mm

Ein ähnlich großräumiger bedeckter Länderbahnwagen war der sächsische Hohlglaswagen (Bild 4). Dieser Wagen diente dem Transport von leichten, großvolumigen Gütern und wies für die damalige Zeit ungewöhnliche, fast unseren heutigen Wagen entsprechende, Abmessungen auf. Untergestell, Kastengerippe und Dachspriegel bestanden aus Stahl. Der Wagenkasten hatte auf jeder Wagenseite vier (jeweils zwei zu zwei an jeder Seitenwand) angeordnete Lüftungsklappen.

Die wichtigsten Daten:

— Ladegewicht*	15 t
— Laderaum	78 m³
— Radstand	7000 mm
— Wagenbreite	2750 mm
— Länge über Puffer	12700 mm
— Scheitelhöhe des Wagendaches ü. SO	4130 mm
— Seitenhöhe des Wagenkastens ü. SO	3315 mm

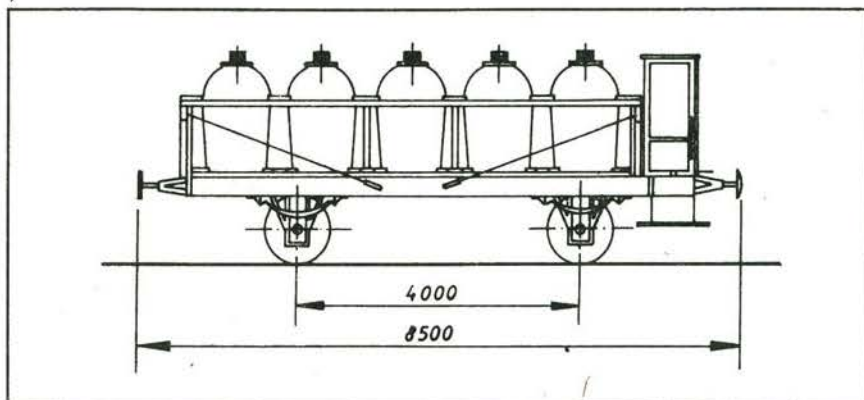
Neben diesen typischen Wagenbauarten existierten eine Anzahl bedeckter Wagen mit besonderen Einrichtungen, die z. T. als Privatgüterwagen bei den Bahnen eingestellt worden waren. Besonders originell ist der sogenannte „Wagen für Luxuspferde" (Bilder 1 und 5). Wagen für Kühlgut trugen stets auffällige Reklameanschriften der Eigner (Bild 6).

Die hier dargestellten bedeckten Wagen können bei der Vielfalt der damals üblichen Bauarten nur eine knappe Auswahl sein.

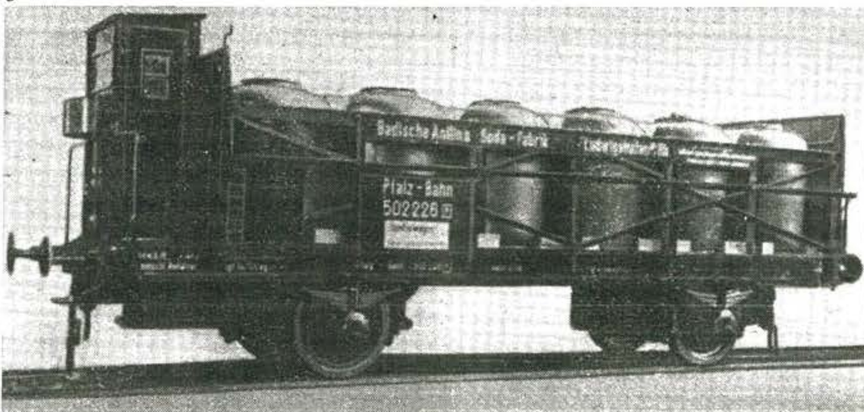
6



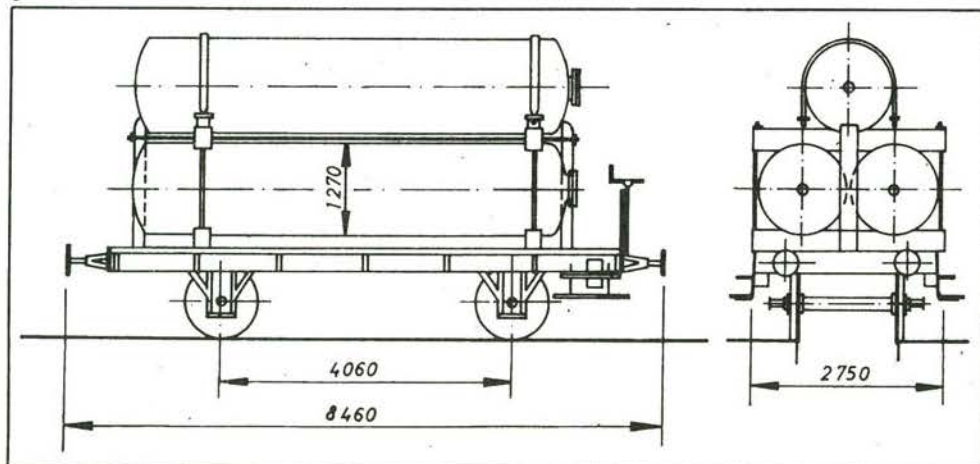
7



8



9



6 Privater Kühlwagen einer Brauerei

7 Topfwagen für Säure, als Privatgüterwagen 1892 von der Firma van der Zypen und Charlier in Deutz gebaut.

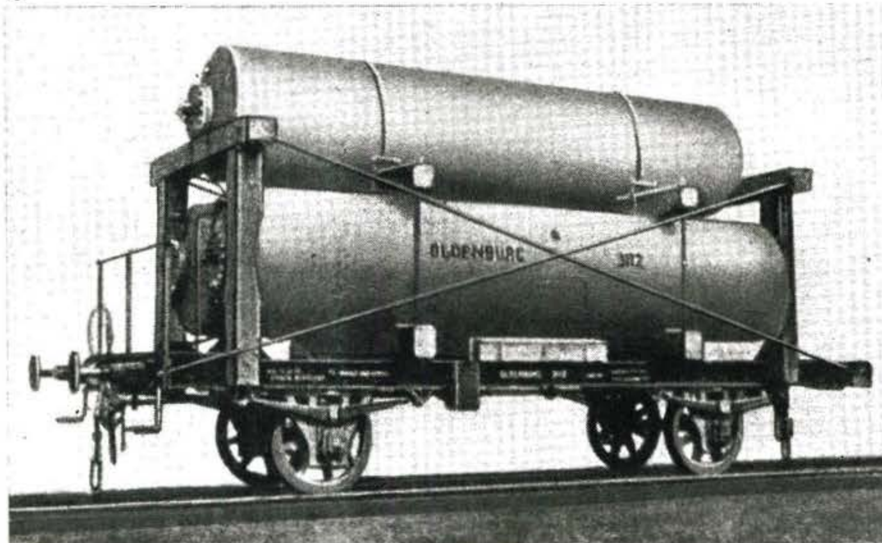
8 Topfwagen mit 12 Töpfen von der Waggonfabrik A.-G. H. Fuchs in Heidelberg 1911 (als Privatgüterwagen gebaut)

9 und 10 Gaswagen der preußischen Staatsbahnen

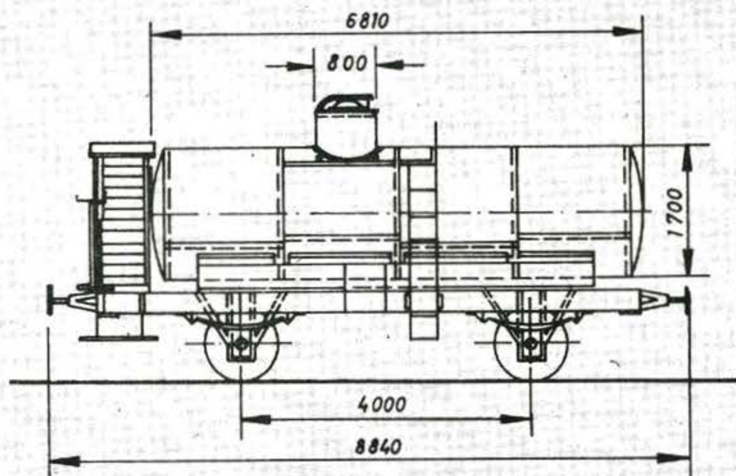
11 und 12 Benzinkesselwagen der preußischen Staatsbahnen

Fotos und Zeichnungen: Sammlung der Verfasser

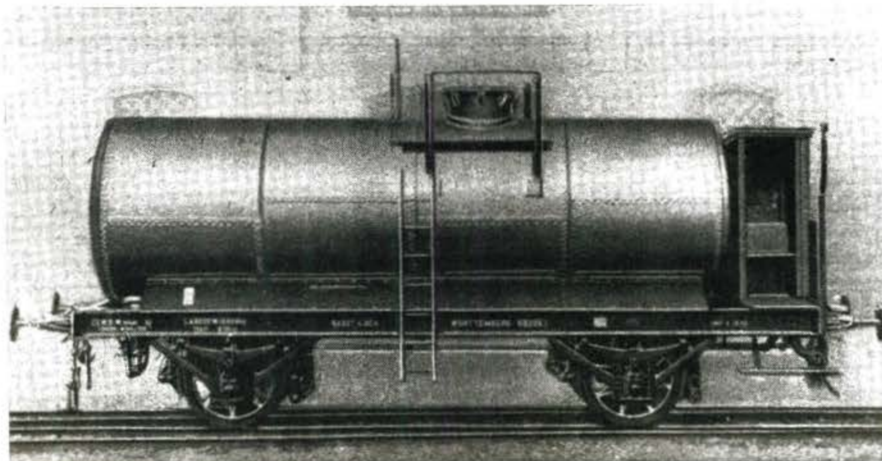
10



11



Zeichnungen 3, 4, 7, 9, 11 Maßstab: 1:100



Sonderwagen

Zu den Sonderwagen nach der damaligen Einteilung zählten meist die Kessel- und Topfwagen. Nachdem im Jahre 1862 der erste Eisenbahn-Kesselwagen für den Wassertransport auf den ägyptischen Eisenbahnen bei der Firma Gargan in Paris gebaut worden war, entstanden die unterschiedlichsten Bauformen. Die Grundabmessungen richteten sich — wie bei allen anderen Güterwagen — nach den Festlegungen der „Technischen Vereinbarungen". Besondere Beispiele für diese Wagengattungen sind u. a. der 1892 von der Firma van der Zypen und Charlier in Deutz gebaute Topfwagen für Säure (Bild 7). Die hölzernen Aufbauten faßten 10 mit Asphalt befestigte Steinzeugtöpfe.

Die wichtigsten Daten:

— Ladegewicht	10 t
— Radstand	4 000 mm
— Länge über Puffer	8 500 mm
— Wagenbreite	2 700 mm

Zum Fettgastransport, das für die Beleuchtung der Personenwagen benötigt wurde, diente der mit drei geschweißten Kesseln ausgerüstete Gaswagen. Er wurde in dieser Form von verschiedenen Länderbahnen beschafft. Die Kessel waren auf hölzernen Sätteln mit Rund- und Flacheisenspanneinrichtungen verschraubt (Bilder 9 und 10).

Die wichtigsten Daten:

— Rauminhalt	27 m³
— Radstand	4 060 mm
— Länge über Puffer	8 460 mm
— Wagenbreite	2 750 mm
— Kesseldurchmesser	1 270 mm

Der Kesselwagen für Benzin der preußischen Staatsbahnen (Bilder 11 und 12) ist ein weiterer Vertreter der Länderbahnzeit für diese Wagengattung.

Die wichtigsten Daten:

— Rauminhalt	18 m³
— Radstand	4 000 mm
— Länge über Puffer	8 840 mm
— Kesseldurchmesser	1 700 mm
— Kessellänge	6 810 mm

* damals übliche Angabe

Quellenangaben

⟨1⟩ Die Eisenbahntechnik der Gegenwart, Erster Band: Das Eisenbahnmaschinenwesen der Gegenwart
Blum, von Borries, Barkhausen
Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag, 1898
⟨2⟩ Mayer, Max
Esslinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen in ihrer geschichtlichen Entwicklung seit dem Jahre 1846
VDI-Verlag GmbH Berlin SW 19, Berlin 1924
⟨3⟩ Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Band I, Verlag von Reimar Hobbing in Berlin, 1911
⟨4⟩ Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage, Verlag Urban und Schwarzenberg, Berlin und Wien, 1912

Verarbeitung von Grasmatten

Man legt die Grasmatte auf die zu beklebende Fläche. Dann wird sie an den Rändern hochgehoben und die Flächenkontur an der Unterseite mit einem weichen Bleistift markiert. An dieser Linie entlang muß anschließend zwischen Daumen und Zeigefinger beider Hände der Rand abgerissen werden. Das ausgerissene Stück ist jetzt mit kaltem Wasser vollständig zu durchnässen und in der Faust, zu einem Klumpen geballt, auszudrücken. Nach 2 bis 3 Minuten zieht man es wieder auseinander. Danach kann die Kreppunterlage durch Abziehen eines Teils auf die Hälfte ihrer Stärke vermindert werden. Jetzt wird die zu beklebende Fläche mit Holzkaltleim bestrichen. Dann sollte die feuchte Matte von einer Kante her aufgelegt werden. Erst nachdem alle Kanten fest angedrückt sind, drückt man auch die Fläche an.
Der Vorteil dieses Vorgehens besteht darin, daß die feucht gut dehnbare Matte sich allen Geländeunebenheiten anformen läßt. Größere Flächen mit unregelmäßigen Rändern fügen sich ohne sichtbare Nähte naß in naß sauber zusammen. Zu beachten ist allerdings, daß die Grasmatten eine „Strichrichtung" haben, die bei zusammengesetzten Flächen immer eingehalten werden muß. Diese Richtung ist auch an Einzelstükken leicht erkennbar, wenn vor dem Zerreißen auf der Rückseite parallele Richtungspfeile mit Bleistift aufgezeichnet wurden.
H. Jürgensen, Halle

Straßenfahrzeuge auf Güterwagen

Beladene offene Güterwagen beleben jede Anlage. Neben den schon mehrmals beschriebenen Möglichkeiten, das Beladegut als Stück- oder auch Schüttgut darzustellen, soll jetzt einiges zur Beladung der Waggons mit Straßenfahrzeugen gesagt werden:
Verwendet werden entweder Niederbord- oder Schemelwagen. Bei letzteren müssen natürlich die Drehschemel vorher demontiert werden.
Wem es nur darauf ankommt, daß die verladenen Kfz während der Fahrt nicht „ins Rollen kommen", dem wird es genügen, selbige von unten durch eine ausreichend lange Schraube M2, die bei den Schemelwagen gleich durch das vorhandene Befestigungsloch des entfernten Drehschemels geführt werden kann, zu sichern. Vorher ist das Kfz mit einer entsprechenden Gewindebohrung zu versehen. Sollte das nicht möglich sein, kann eine am Fahrzeug mit Epasol befestigte Mutter angebracht werden. Wer eine noch exaktere Nachbildung bevorzugt, muß allerdings auch etwas mehr Mühe aufwenden. Eine lösbare Befestigung der Kfz-Modelle ist mit „Seilen" aus sogenanntem „Smokgummi" herstellbar. Dazu entsteht in jeder Ecke des Wagenbodens ein Loch von 0,5 mm Durchmesser. In den Löchern sind aus 0,5 mm starkem Cu-Draht Ösen mit Epasol zu befestigen. Danach sind aus dem schon erwähnten Gummi zwei kleinere Stücke abzuschneiden, deren Länge sich nach den Fahrzeugmaßen richtet. An ihren Enden sind ebenfalls aus 0,5 mm Cu-Draht geformte kleine S-förmige Haken anzubringen — am einfachsten werden sie angeknotet — und schon ist die Arbeit erledigt. Nach dem Aushärten des Klebstoffs kann das gewünschte Kfz-Modell durch die Gummifäden, die zweckmäßigerweise über die Achsen desselben zu führen sind, lösbar und doch sicher „verzurrt" werden. Moderne Eisenbahnfahrzeuge sind zwecks Aussteifen der Seitenwände mit sogenannten Sicken zu versehen. Wie kann man diese einfach und doch optisch wirkungsvoll im Maßstab 1:87 nachbilden? Zunächst sollte auf der zugearbeiteten Wandfläche die Lage der anzubringenden Sicken angerissen werden. An deren Endpunkten wird genau mittig zur angerissenen Linie und exakt senkrecht untereinander für jede Sicke je ein 0,4 mm starkes Loch gebohrt, so daß für die Anzahl der Sicken eine genau doppelte Anzahl von Löchern vorhanden ist. Nun richtet man mit „Kaltrecken" unter Verwendung von Schraubstock und Flachzange so viele Cu-Drahtstücke, wie Sicken angebracht werden sollen. Der Draht kann 0,5 mm stark, die jeweiligen Längen etwa 10 mm größer als die der Sicken sein. Man biegt diese Stücken genau im Abstand der vorgebohrten Löcher rechtwinklig ab und steckt sie durch dieselben. Sie müssen dann möglichst unter Spannung umgebogen werden und sind anschließend mit der Rückseite der Wand zu verlöten. Unter Umständen kann ein Nachrichten erforderlich werden. Wenn das fertige Fahrzeug seinen Farbanstrich erhalten hat, wird man erstaunt sein, wie gut diese einfache Form der Nachbildung wirkt.
U. Schulz, Neubrandenburg

Kleinstglühlampen für weitgehend maßstabgerechte H0-Leuchten

Mit den handelsüblichen ungesockelten Kleinstglühlampen, den sogenannten Reiskornglühlampen, lassen sich Leuchtenkörper bauen, bei denen Glühlampe, Glaskugel und Fassung ein Teil sind.
Beim Kauf sollten möglichst gleichlange und gleichgeformte Exemplare herausgesucht werden. Die Anschlußdrähte werden vorsichtig gesäubert und verzinnt. Davon ist ein Draht rechtwinklig nach außen abzubiegen, während der andere an den zugeschmolzenen Absaugstutzen des Kolbens gelegt wird. Jetzt biegt man über dem Schaft eines 2-mm-Bohrers eine geschlitzte Hülse aus 0,3 mm starkem Ms-Blech. Sie wird so über den Absaugstutzen und den anliegenden Draht geschoben, daß der Schlitz auf die Seite des abgewinkelten Anschlußdrahtes kommt. Hier muß unbedingt darauf geachtet werden, daß zwischen beiden Teilen kein Kontakt entsteht. Der in der Hülle befindliche Draht wird mit dieser verlötet. Das Hülseninnere ist mit Holzkaltleim auszufüllen. Damit ist die Lampe gesockelt. Als Reflektor kommt eine Unterlegscheibe (3 mm ∅) zur Verwendung. Auf einer Bleiunterlage schlägt man sie mit einer aufgelegten Stahlkugel (5 mm ∅) gewölbt. Jetzt kann dieser Reflektor von hinten über den Lampenkolben gestreift und mit einem Klebertropfen festgelegt werden. Zum Schluß erhält die fertigmontierte Lampe ein- bis zweimal einen Überzug mit schwarzer Nitrofarbe. Dabei bleiben die vordere Glaskolbenwölbung, die Reflektorunterseite sowie die Hülse frei. Eine solche Lampe kann in eine Vielzahl von Leuchtenarten eingebaut werden. Die Leuchte wird dazu mit einer passenden, ebenfalls geschlitzten Aufnahmehülse für den Lampensockel versehen. Sie erhält den Masseanschluß. Der freie Lampen-Anschlußdraht ist durch einen Lötpunkt mit einem dünnen, isolierten Draht, der als „Leitung" am Leuchtenmast herabgeführt wird, zu verbinden.
H.-J. Hildebrandt, Dessau

Mitteilungen des Generalsekretariats

Arbeitsgemeinschaften, die sich unserem Verband angeschlossen haben, wurden gegründet in:

1070 Berlin
Vors.: Jochen Kretschmann, Karl-Marx-Allee 59

1530 Teltow
Vors.: Heinz-G. Zimmermann, Wilhelm-Külz-Str. 9

1503 Grube
Vors.: Peter Zander, Wublitzer Str. 18c

1631 Paplitz
Vors.: Klaus Möhle, Birkenhain 8

1221 Coschen
Vors.: Wolfgang Klockmann, Gartenstr. 5

7500 Cottbus
Vors.: Ullrich Thomsch, Herzberger Str. 15

7800 Ruhland
Vors.: Reinfried Jank, Bahnhofstraße 29

8106 Radeburg
Vors.: Jürgen Brasow, Meißner Berg 56

4903 Osterfeld
Vors.: Gunther Wilde, Schloßberg 1

4400 Bitterfeld
Vors.: Frank Fiedler, Walter-Rathenau-Str. 49

Bezirksvorstand Halle
Interessenten an der Gründung einer Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahnfreunde" aus dem Raum Eilenburg melden sich bei: Reinhard Labowski, 7280 Eilenburg, Rödgener Straße 22.

Modellbahn-Ausstellungen:

8000 Dresden
Vom 12. bis 27. November 1983 im Ernst-Thälmann-Saal des Dresdner Hauptbahnhofes; unter Beteiligung der Arbeitsgemeinschaften 3/32 (Bw Dresden) und 7/10 (Hettstedt). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag, 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

8312 Heidenau
Vom 19. bis 27. November 1983 im Klubhaus „Aufbau", Dresdner Straße 25. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Literaturverkauf und an Wochenenden Verkauf von techn. Spielwaren. Fahrverbindung: mit Eisenbahn bis Bahnhof Heidenau oder Heidenau Süd; mit Bus bis Bahnhof Heidenau.

3210 Wolmirstedt
Vom 15. bis 23. Oktober 1983 in der Lenin-Oberschule, Samsweger Straße, verbunden mit einer philatelistischen Leistungsschau. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr; Samstag und Sonntag 10–18 Uhr (s. a. Seite 2 dieser Ausgabe).

Tauschmärkte:

7500 Cottbus
Am 26. November 1983 von 9–12 Uhr im Kulturhaus der Eisenbahner „Philipp Müller" Cottbus, Bahnhofstr. 43 (5 Min. vom Bahnhof). Für die Nenngrößen: H0, TT, N sowie Zubehör. Tischbestellungen sind zu richten an:
Dieter Dellori, 7500 Cottbus, Leipziger Str. 22a.

5000 Erfurt
Am 19. November 1983 von 10–15 Uhr im Speisesaal des Centrum-Warenhauses, Am Anger, Eingang Meyfartstraße. Aussteller haben ab 9 Uhr Zutritt. Tischbestellungen sind bis 20. Oktober 1983 zu richten an:
Eberhard Kühnlenz, 5060 Erfurt, Friedrich-Engels-Str. 48/111.

4850 Weißenfels
Am 3. Dezember 1983 von 9–13 Uhr im Jugendklub „Herrmannsgarten". Tischbestellungen sind bis 15. November 1983 zu richten an:
DMV-AG 4/38, 4850 Weißenfels, Am Schlachthof 1a.

4500 Dessau
Am 12. November 1983 von 10–15 Uhr im Kulturraum des Instituts für Impfstoffe, Jahnstraße. Tischbestellungen sind zu richten an:
Lutz Brieger, 4500 Dessau, Friedrich-Mentzel-Str. 68.

Ehrentafel

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Verdienter Aktivist
Lothar Krause, Dresden

Ehrenmitgliedschaft
Fritz Pilz, Sebnitz

Ehrennadel des DMV in Silber
Wolfgang Hopf, Greiz

Ehrennadel des DMV in Bronze
Thomas Harm, Rostock
Bernhard Jacobs, Rostock
Heini Berthold, Dresden
Roland Eckert, Greiz
Willy Göhlert, Greiz

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

10/1 Biete: H0, VT 137, dreiteil., Bausatz SKL, orange, Triebtender (für 01^5 od. 41) einzeln. N, BR 65^{10}. Suche: $H0_m$, Personenwg, Güterwg, Rollwg (HERR).

10/2 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1953 bis 1982 in Klemmappen; div. Modelleisenbahnkalender; Eisenbahnkalender u. Eisenbahnfotos in WPK-Format; Modellbahnkataloge; Eisenbahnliteratur u. versch. Fotoliteratur. Liste gegen Freiumschlag. Suche: „Die Harzquer- und Brockenbahn", „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Schmalspurbahn-Archiv"; Broschüre „Sä. IK"; „Straßenbahn-Archiv".

10/3 Suche: Modelle der Firma ESPEWE zum Tausch gegen anderes Sammlermaterial.

10/4 Biete: Lokschild BR 86 (EDV). Suche: Lokschild anderer BR, außer 50 u. 52.

10/5 Biete: div. H0-Material; Modelleisenbahnkalender 1965, 1966, 1968–1970, 1972, 1973, 1975, 1977, 1978; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1977, 1978 kompl. sowie div. Einzelhefte 1976–1983; Kursbücher europ. Bahnverwaltungen, div. DV der DR; Buchfahrpläne; Fotoserie „100 Jahre Rostocker Straßenbahn"; Fotos v. d. Stralsunder Straßenbahn; Eisenbahnjahrbuch 1972, 1973. Suche: „Der Modelleisenbahner" 1952–1963, 1966–1968. In H0: BR 03, 23, 24, 42, 64, 84; Fotos von ehem. Privatbahndampfloks u. -triebwagen.

10/6 Biete: 00-Fahrzeuge der Märklin- u. PIKO-Produktion (Liste gegen Freiumschlag); Wechselstromfahrpult. Suche: rollendes Material $H0_e$, $H0_m$, H0, BR 84, 94.

10/7 Biete: H0, BR 55, 80. TT, BR 80. „Die Windbergbahn", „Reisezugwagen-Archiv". Suche: „Dampflok-Archiv" 1,2 (3. Aufl.). H0, BR 91, 50, 42, Wannentender. N, BR 55, 65. Maßskizzen für Wannentender und Dampflok aller BR Maßstab 1 : 87.

10/8 Biete: „Der Modelleisenbahner"; Eisenbahnliteratur; Eisenbahnkalender; Wagenmaterial in TT. Suche: „Modellbahnpraxis" 5,15; „Der Modelleisenbahner" vor 1963; ältere Eisenbahnliteratur; „Das Signal"; EB 3,5/80.

10/9 Biete: „Baureihe 01"; LP 01–99; Lokschild V 60 1112. Suche: Straßenbahnmodelle in H0; Betriebschroniken von Straßenbahnbetrieben; „Straßenbahn-Archiv".

10/10 Biete: „Als die Züge fahren lernten"; Eisenbahnjahrbuch 1982; „Oldtimer auf Schienen"; „Rationalisierung im Reiseverkehr"; „modelleisenbahner" 3,5/82, 3/83. Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Die Baureihe 01"; „Muskauer Waldeisenbahn"; „Dampflok-Archiv" 3, Kursbücher 1950–1960.

10/11 Biete: Heine-Regler; Trafo ME 002, T 334, TT. „Modellbahnpraxis" 7,9,14; Eisenbahnjahrbuch 1980, 1981; „Bodenläufer-Spielbahn-Supermodell"; Eisenbahnkalender 1974, 1980–1982. Suche rollendes Material in $H0_m$.

10/12 Biete: Trix-Gleise (Bakelit) Nr. 20/1 u. 20/4; Trix-Weichen Nr. 20/7 u. 20/8 sowie Märklin-Mittelleitergleise Nr. 3600 A u. 3600 D; Märklin-Weichen Nr. 3600 MW u. 13600 WB. (Alles Produktion vor 1940.)

10/13 Biete: im Tausch gegen Schmalspurfahrzeuge $H0_m$ (HERR) bes. Güter- u. Rollwagen BR 01, 03^{10} (Öl), 41, 42, 106, VT 135 u. a. sowie div. Wagen (alles H0). Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz)".

10/14 Suche: H0, BR 64, 75, 89, VT 135; „Schiene, Dampf und Kamera"; div. Fahrpläne.

10/15 Biete: LP u. Kassette „von 01–99"; „Der Modelleisenbahner" 1960–1964, 1982; BR 21 in TT. Suche: „Straßenbahn-Archiv"; in TT: E 70; E 94; BR 35; M 61; Lowa-Modelle.

10/16 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1–9, 1,5,8, Sonderheft/1960, 7/1961, 2,3,4,7,9,11,12/1963, 2,4,5,7,8,9,12/1964; sowie in TT: Dampflok (Selbstbau); Umbaumodelle u. def. Dampflok von Berl. TT-Bahnen.

10/17 Biete: BR 80, TT (Umbau); BR 01^5, H0, (Speichenr., Kohle); BR 118, H0, Regelausf.; BR 130, H0, m. zwei Mot.; BR V 200 DB (Gützold). Suche: je fünf O-Wagen, TT, Kat.-Nr. 4210 u. 4220; je fünf G-Wagen, TT, Kat.-Nr. 4110 u. 4120; fünf Rungenwagen, TT, Kat.-Nr. 545/90, LüP 76 mm im Tausch gegen zwei BR 99 (HERR) od. E 70, TT.

10/18 Suche: „Der Modelleisenbahner" 5/1960, Jahrg. 1951–1959 u. alle Sonderhefte; „Modellbahn-Praxis" 1,4,5; Eisenbahn-, Modelleisenbahn- u. Dampfmaschinenliteratur (-kataloge); Modell- u. Spielzeugdampfmaschinen. E 70 in TT (auch Ersatzteile od. defekt).

10/19 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1970–1981; 1,3,8–12/1969, Einzelhefte 2-4/1979; Eisenbahnkalender 1977–1982; Eisenbahnjahrbuch 1978, 1979, 1982; Weichenantrieb für Pilz-Weiche; Eisenbahnliteratur.

10/20 Biete: H0, BR 50, BR 64. „Der Modelleisenbahner" Sonderheft 1,2. Suche: N, Dampflokomotiven bes. BR 01,52,64,91. „Der Modelleisenbahner" 8/70, 2,3,10/72, 1/73.

10/21 Biete: Fahrpläne NV; Bildmappen sw-Bilder 7×10 NV; Bildmappe Inbetriebnahme S-Bahn Magdeburg; „Modell-Bauten"; TT-Kataloge; Straßenbahnzüge M: 1 : 100, 1 : 87; Straßenbahn-Gehäuse 1 : 100. TT, BR E 70 (grün), BR 130. Suche: „Rügensche Kleinbahnen"; Festschrift 50 Jahre Strab. Stralsund; Unterlagen v. Stralsunder Straßenbahn (auch leihw.); Straßenbahn-Modelle 1 : 120. TT, BR 01,24,70 (braun).

10/22 Biete: TT, T 435; Modelleisenbahnkalender; Eisenbahn-Jahrbuch 1981. Suche: TT, E 70. „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1–18; „Ellok-Archiv"; Loks u. Wagen in $H0_e$.

10/23 Biete: div. Kursbücher (DR) ab 1970. Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; Kursbuch Sommer 1971 (DR).

10/24 Biete: H0, BR 23,41,64,80,50, VT 135 m. Beiwg.; Gehäuse BR 50. $H0_e$, Gepäckwagen (technomodell). Suche: div. Dampfloks in H0 u. $H0_e$.

10/25 Biete: „Modellbahn-Bauten"; „Modellbahn-Elektrotechnik"; „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn". Suche: H0, BR 89,106,VT 135, SKL (auch Bausatz). „Die Baureihe 01"; Straßenfahrzeuge in H0.

10/26 Biete: N, BR 55. $H0_m$, Lok 99 4801 (Eigenb.). „Der Modelleisenbahner" 1964–1968; Eisenbahnjahrbücher 1978, 1981, 1982, 1983. Suche: $H0_m$-Material (Wagen, Rollwagen, BR 99); alles Firma HERR.

10/27 Biete: H0, 3 Mitteleinstiegwg der LVB; div. TT-Material; Material über NV-Betriebe u. Eisenbahnliteratur. Suche: LOWA-Modelle von Prefo; Straßenfahrzeuge H0; Strab-Festschriften sowie Material über Strab Erfurt u. Gotha.

10/28 Suche: H0-Y-Wagen der DR mit UIC-Beschriftung u. schwarzen Längsträgern. Biete: and. Ausführungen von Y-Wagen.

10/29 Biete: Div. Lokschildersätze in H0 (Rehse); TT-Weichen (PGH Modellbau Plauen). Suche: TT-Fahrzeuge u. Zubehör.

10/30 Biete: Fotos stillg. Schmalspurbahnen. Suche: desgl. sowie in $H0_e$: BR 99, in N : BR 55.

10/31 Suche: TT, BR 01, 03, 22, 38, 50, 52, 95. Wagen u. Tfz in TT_m und TT_e (Eigenb.). Bilder, Lagepläne von Schmalspurbahnen der DR bes. Trusebahn u. Forster Stadteisenbahn.

10/32 Biete: Modellbahnkalender 1981, Modellbahnbücherei Band 4 (letzte Aufl.), „modelleisenbahner" 9/82, 1–3/83, Oberlicht-D-Zugwagen H0. Suche: Modellbahnkalender 1980/83, Modellbahnbücherei Band 1 (letzte Aufl.), komplette Lokfahrgestelle BR 52 (ohne Gehäuse), Tendergehäuse BR 23/50.

10/33 Biete: H0, BR 01, 50, 55, 80, 89, V 200, Ellok SNCF, div. Reise- und Güterzugwagen, Schienen, Trafo. Suche: TT BR 23, 35, E 70, LVT Bi 30 rot/gelb, Bwi 30 rot/gelb, Bwi 30 rot sowie Eigenbau Pkw Škoda, Wartburg Kombi.

Vorschau

Im Heft 11/83 bringen wir u. a.:

125 Jahre Werrabahn; Nebenbahn Hohenebra–Ebeleben;
BR 106 mit Stromabnehmer;
Fahrleitungsmontagewagen der DR; Bauanleitung für die 99 5001 im Maßstab 1 : 87;
Gleisplanentwurf für eine Schrankwand;
Erfahrungen beim Bau einer Drehscheibe in TT.

Der für Heft 10/83 angekündigte Beitrag „Das gute Beispiel" erscheint erst im Heft 12/83.

Rezension

Günther Fiebig: Die Dampflokomotive 89 1004; Arbeitsgemeinschaft „Freunde der Eisenbahn“ Dessau im DMV 1983

Diese neue Arbeit von Günter Fiebig beinhaltet die Geschichte der preußischen T 8 allgemein und die der ersten Lok dieser Baureihe im besonderen.
Auf Antrag der Eisenbahndirektion Hannover der K.P.E.V. wurde nach der Jahrhundertwende für die zahlreichen Nebenbahnen des Direktionsbereiches eine dreifach gekuppelte Heißdampflok entwickelt, die die leistungsschwächeren T 3-Maschinen ablösen und auch in der Lage sein sollte, Züge mit der seit 1904 auf Nebenbahnen zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h zu befördern. Die Einführung des Heißdampfes war damals bei der preußischen Staatsbahn noch nicht „Allgemeingut“ und stieß noch vielfach auf Widerstand, denn die Naßdampflokomotiven wiesen in Verbindung mit der Anwendung des Verbundsystems einen hohen Entwicklungsstand auf. Doch war eine weitestgehend wirtschaftliche Betriebsführung auch und speziell bei den Nebenbahnen dringend erforderlich. Schließlich kamen Anfang 1906 die ersten der später als pr T 8 bezeichneten Maschinen zur Auslieferung, deren Anzahl im Laufe der Zeit 100 erreichen sollte.
Der Autor beschreibt anschaulich Einsatz und Verteilung der Lokomotiven, die Gründe für ihren schlechten Ruf und läßt der T 8 eine objektive Bewertung zuteil werden.
Die Geschichte der ersten Lok der Baureihe ist den Möglichkeiten entsprechend — fehlende Betriebsbücher der ersten Zeit lassen Fragen offen — mit viel Engagement aufgezeichnet. Einige historische Fotos und sehr gute ganzseitige Zeichnungen aus der Literatur vervollständigen diese Darstellung.
Aufgrund der ursprünglich in diesem Jahr vorgesehenen Aufnahme des Traditionsbetriebes zwischen Dessau und Wörlitz ist eine Zeittafel mit Geschichtsdaten der Bahn und eine Zusammenstellung der dort im Einsatz gewesenen Loks beigegeben.
Lothar Nickel, Berlin

Bestellungen sind bei der AG 6/36, z. H. von Freund Axel Mehnert, 4500 Dessau, Moselstraße 43 noch möglich. Die Unkosten betragen 2,50 M. Einzelbesteller möchten bitte einen adressierten und frankierten A-5-Briefumschlag beifügen.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche **Lokoberteil** für TT BR 118.
Chris Holzhauer
1434 Zehdenick
Friedrich-Engels-Straße 26

Suche dringend **Eisenbahn-Jahrbuch 1965.**
Walter Berg, 1950 Neuruppin
Fährweg 2

Lowa-Straßenbahnzug (auch Standmodell) dringend zu kaufen gesucht.
Günther König, 4800 Naumburg
Roßbacher Straße 15

Verk. **H0-Mat., Loks, Wagen, 2×FZ1, elektr. Fahrpult, Pilz-Gleismat.** u. viel. div. Zubeh., zus. 1600,– M.
R. Hempel, 8351 Helmsdorf
Hauptstraße 77

Verkaufe **„Der Modelleisenbahner“**, Jahrg. 1964 bis 1982, je Jahrgang 6,– M.
Mey, 5105 Vieselbach
Bahnhofstraße 36

Biete **Material in N,** fast kompl., für Aufb. einer Kleinanl. (4 Triebfahrz.), f. 300,– M, Neuw. etwa 460,– M.
H. Mertins, 1300 Eberswalde-Finow 2
Fritz-Weineck-Straße 22

Kaufe von **BTTB** (gut erhalten) **BR 23, 92, 254, 103 grün E 70.** Von PIKO **BR 41, Dampflok-Archiv** Band 1–3.
R. Prosche, 1512 Werder (H.)
Schwalbenberg 52, 78/35

Biete **Loks, Wagen, Gleise** in Spur 0. Liste anf.
Suche **BR 84/Hruska.**
Wieland, 5230 Sömmerda
Gartenstraße 24

Suche Zeitschrift **„Schienenfahrzeuge – vormals die Werkstatt“** bis Jahrgang 26 sowie andere **Beschreibungen** über V- und E-Tfz. der DR zu kaufen.
Jürgen Wehner
8291 Gelenau
Hauptstraße 17

Suche **HERR-Schmalspurfahrzeuge** (auch defekt oder Teile) sowie ältere **ESPEWE-Modelle.**
Biete **ETA 177,** 83,– M, **div. Modellbahnliteratur,** zw. 10,– M u. 40,– M.
Helfried Speer, 8010 Dresden
Pillnitzer Straße 19

Biete Gerlach **MB-Anlagen 15, Lexikon MB,** 10,– M, **MB-Kalender** 77, 80, 81, 83, je 4,– M, **TT BR 56, 86, 110,** je 40,– M.
Suche **H0„ Personen-, Güterwagen** (HERR). Nur Tausch.
R. Richter, 1832 Premnitz
Goethestraße 4

Biete **Schmalspurbahn-Archiv,** 36,– M.
Suche **„Die Baureihe 01“.**
Heinrich, 7063 Leipzig
Unranusstraße 43

Verkaufe komplette **H0-Modelleisenbahn-Anlage,** Preis 600,– M.
Frehe, 1130 Berlin
Atzpodienstraße 43
Telefon: 5 59 09 70

Verkaufe **Nenngr. S 4 Loks, über 20 Waggons, diverses Gleismaterial und Zubehör,** für 1500,– M.
Zuschriften an:
K. Vangermain, 1055 Berlin
Prenzlauer Allee 211

Suche **Eisenbahnjahrbücher** 69–80, Feuereißen: **„Modellbahn-Elektrotechnik-, Elektromechanik“,** Hornbogen: **„Gut geschaltet – gut gefahren“, „Reisen mit der Dampfbahn“, „Der Modelleisenbahner“** 1964/1, 2 u. 3, 1965/9, 1969/2, 12, 1970/5, 11 u. 12, 1971/2 u. 3, 1975/11, 1979/1, **Reisezugwagen-Archiv, Drehscheibe u. Ringlokschuppen** in H0, **rollendes Material** in H0, **Zylinderblock BR 84** (Hruska).

Biete Weisbrodt: **„BR 01“,** Fromm: **„Modellbahn-Bauten“, Eisenbahn-Jahrbuch** 1982, **Modelleisenbahn-Kalender** 1983, **„Die Rübelandbahn“, „Die Windbergbahn“, Dampflok-Archiv** 1, 2 u. 4, **„Schmalspurbahn-Archiv“, „Kleinbahnen der Altmark“, Modellbahnkataloge, „Der Modelleisenbahner“** 1972/7, 1981/2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 u. 12, 1982/kompl., **rollendes Material** in H0.
G. Zimmermann, 1530 Teltow-Seehof
Hannemannstraße 11

Biete **8 Stecker m. Steckd.,** 30 pol., je 12,– M; **V 100 H0,** 40,– M; **Eisenbahnjahrbücher** 77/79/82, je 15,– M; **„Windbergb.“,** 15,– M; **„Rübelandb.“,** 16,– M; **„Leipz.-Dresd. EB-Comp.“,** 16,– M; **„Hist. Bhf.-Bauten“,** 35,– M; **„Modellb.-Bauten“,** 12,– M; **„Die Modelleisenb.“** Bd. 3, 15,– M; **3 Pferdegespanne** (Umb.), je 15,– M; alles neuw., auch Verk.
Suche **Eisenbahnjahrbücher** 65–68/71/72; **„Schiene, Dampf u. Kamera“; „Pionier- u. Ausst.-B.“; „Steilr. Thüringen“; „Rüg.-Kleinb.“; H0-Automodelle; H0-Güterwagen;** alles neuw.
Peter Richter, 7304 Roßwein
Querstraße 3

Auf der Herbstmesse umgeschaut

VEB PIKO Sonneberg

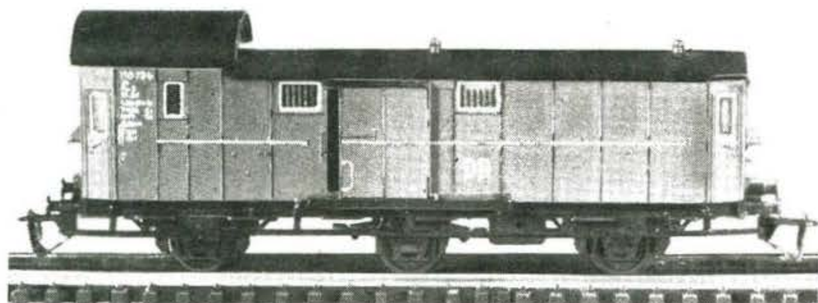
Kehrschleife für die Nenngröße H0
Die neue, für das Standardgleissystem in der Nenngröße H0 vorgesehene, Kehrschleife besteht aus zwei unbeschrankten Bahnübergängen mit Warnkreuzen und einem Unterbrechergleis. Durch Einsetzen der zueinander gehörenden Gleisteile kann die Kehrschleife anstandslos durchfahren werden. Ein Verdrahten ist nicht erforderlich. Ohne zu wenden oder zu rangieren ist es also mit dieser Anlage möglich, unter Beibehaltung der Fahrtrichtung in das Ausgangsgleis zurückzufahren. Diese Kehrschleife wird den Modelleisenbahnern eine willkommene Ergänzung zum vorhandenen Sortiment sein.

Beleuchtungsbausatz für den Triebwagen BR 185
Zum vorbildgerechten Beleuchten der Innenräume des Triebwagens der BR 185 wurde ein entsprechender Bausatz herausgegeben. Mit wenig Aufwand kann dieses Zusatzteil im Triebwagen eingebaut werden.
Ja.

VEB Berliner TT-Bahnen

Dreiachsiger Gepäckwagen Pw Pr 11
Dieses Modell ist eine Nachbildung eines dreiachsigen Gepäckwagens der ehemaligen KPEV. Das mit spitzengelagerten Radsätzen ausgestattete Fahrzeug verfügt über bewegliche Schiebetüren sowie eine Inneneinrichtung. Bei dem vorbildgerecht lackierten und beschrifteten Wagen ist der mittlere Radsatz zur besseren Kurvenläufigkeit seitenverschiebbar. Die Deutsche Reichsbahn musterte zu Beginn der 70er Jahre die letzten Fahrzeuge dieser Bauart aus.

Bausatz Werkwohnung
Die bisherige Palette von Gebäude-Bausätzen wurde durch den neuen Bausatz „Werkwohnhaus" ergänzt. Er ist gut geeignet, die bereits im Handel angebotene „Alte Maschinenfabrik" zu ergänzen, kann aber auch — ein entsprechendes Motiv vorausgesetzt — unabhängig davon verwendet werden.
Pr.



Der neue Gepäckwagen vom VEB BTTB. Es handelt sich hierbei um ein Handmuster.
Foto: P. Kalbe, Berliner Verlag

Ulrich Schulz (DMV), Neubrandenburg

Modellbahnanlage Effingen

Nachdem ich Ende 1952 regelmäßiger Bezieher unserer Zeitschrift wurde, entstand der Wunsch, eine Modellbahnanlage zu bauen. Leider scheiterte dieses Vorhaben damals am nicht vorhandenen Platz. Außerdem fehlten Erfahrungen, um Modelle selbst herzustellen. Als ich dann aber zwei Jahre später die große Gemeinschaftsanlage der Dresdner Freunde und vor allem Selbstbaumodelle sah, begann ich auf gut Glück mit dem Bau eines von Günter Schlicker damals im me vorgestellten Klappdeckelwagens. Er gelang zur Zufriedenheit und fährt noch heute als Vorzeigestück auf der Anlage. Nach einer nicht ganz geglückten BR 74 habe ich mich dann an die BR 42 herangewagt, deren Bauanleitung ebenfalls in unserer Zeitschrift veröffentlicht wurde. Dieses Modell gelang mir schon wesentlich besser, und nach einer vor längerer Zeit durchgeführten „Rekonstruktion" fährt diese Maschine auch jetzt noch zur vollsten Zufriedenheit im schweren Güterzugdienst.
Dann endlich gestatteten die Wohnverhältnisse den Bau einer transportablen und 1,35 m×2,30 m großen Anlage. Ein Fernstudium ließ in den 60er Jahren kaum Zeit für das Hobby. Jedoch reifte damals der Plan für meine jetzige Anlage. Da meine Frau mein Hobby in großzügigster Weise toleriert, stellte sie meinen Vorstellungen nur eine Bedingung entgegen: Die Wohnlichkeit dürfe nicht in Mitleidenschaft gezogen werden! Das war aber ohne weiteres möglich.

Der Unterbau und seine Einbindung in die Wohnung
Allerdings war nicht zu umgehen, die Anlage in bekannter Weise nach Betriebsschluß an die Wand zu klappen. Dafür wurde das Schlafzimmer um einen halben Meter verkleinert. In genau diesem Abstand von der Längswand entstand eine 70 cm hohe Balustrade aus Kanthölzern, die in der Wand verankert worden ist. Der dahinter liegende Raum dient – soweit er nicht durch die hochgeklappte Anlage genutzt wird – als zusätzlicher Stauraum. Deshalb wurde die Front der Balustrade mit furnierten Sperrholzplatten verkleidet, die nur durch Magnetschlösser befestigt sind und daher jederzeit den Zugang ermöglichen. Auf diesem Unterbau ist die eigentliche 5,0 m×1,5 m große Anlagengrundplatte in zwei Sektionen klappbar montiert. Jede einzelne Sektion ist also bequem von einer Person zu bewegen. Im hochgeklappten Zustand werden die beiden Teile von sogenannten Sturmhaken, die in den Querwänden befestigt sind,

gehalten. So ist auch noch genügend Platz für die Hintergrundkulisse vorhanden. Die lichte Weite zwischen der hochgeklappten Anlage und der Zimmerwand beträgt 400 mm. Dieses Maß war als obere Begrenzung für Gelände und Hochbauten zu beachten.
Obwohl 13 Gleise, davon 6 mit Fahrleitung, an beiden Plattenteilen stumpf aneinander stoßen, gibt es im Betrieb keine Probleme. Die gesamte Platte mußte in vier einzelne Teile zerlegt werden, da die gesamte Plattenbreite von 1500 mm nicht überbrückt werden konnte. So wurden die Sektionen erst in einer Breite von 750 mm befestigt und völlig fertiggestellt, also Gleisbau, Elektrik und Landschaftsgestaltung. Danach erst sind die vorderen Teile der beiden Sektionen mit speziell dafür angefertigten Bolzen und den schon montierten hinteren Platten kraftschlüssig verbunden worden. An der Zimmerdecke wurde in 600 mm Abstand von der Längswand eine mit Blende versehene Gardinenleiste angebracht, an der ein entsprechender Vorhang die hochgeklappte Anlage verdeckt. Da die Zugänglichkeit zum hinteren Anlagenteil nur durch die hintere Öffnung zwischen Wand und Anlagenrand gegeben ist, mußten für alle Fälle zumindest im untertunnelten Teil Öffnungen in der Grundplatte vorgesehen werden, die bei eintretenden Havarien einen Zugang ermöglichen.

Das Motiv und der Gleisplan

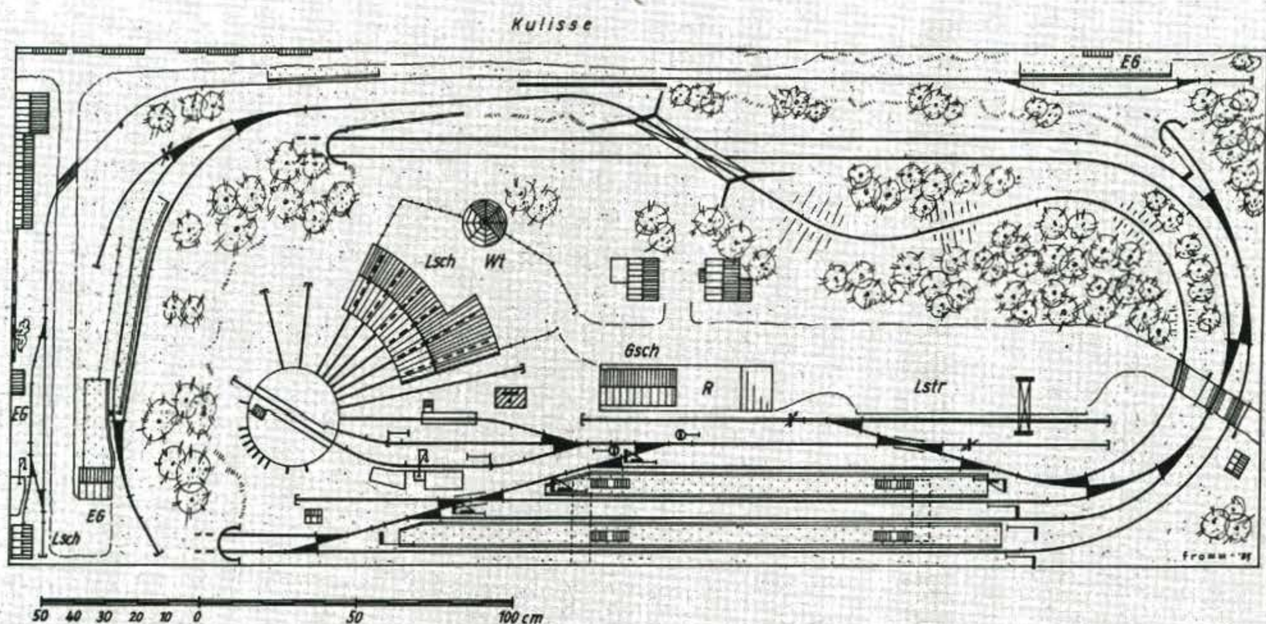
Was macht man nun mit 6 m² Anlagenfläche? Ich weiß, manch ein Modellbahnfreund wäre glücklich über diesen für eine Heimanlage doch recht ansprechenden Platz. Ich war es zunächst auch, bis sich dann beim Projektieren herausstellte, daß man mit mehr Fläche noch besser auskommen könnte. Aber Spaß beiseite! Mit einigem Geschick ging es schließlich doch. Auf alle Fälle mußte es eine zweigleisige Hauptstrecke werden, von der – um des abwechslungsreicheren Betriebsgeschehens willen – die obligatorische Nebenbahn abzweigen sollte. Da ich aufgrund der Platzverhältnisse kein bestimmtes Vorbild nachbauen wollte, entschied ich mich für ein Mittelgebirgsmotiv und alle drei Traktionsarten. So wurde auch der Lokwechsel motiviert, wozu ein kleines Bw entstand. Da aber die begrenzte Bauhöhe eine Hauptstrecke mit Fahrleitung in mehreren Etagen nicht zuließ, war der berühmte „Idiotenkreis" unvermeidbar. Es mußte demnach eine Lösung gesucht werden, wie er optisch kaschiert und betriebsmäßig erweitert werden konnte, um einen fahrplangerechten Betriebsablauf zu ermöglichen. Zentraler Punkt der Anlage ist der Abzweigbahnhof Effingen. Er liegt an der zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke, von der eine eingleisige Hauptstrecke und die schon erwähnte Nebenbahn abzweigen. Während die Nebenbahn ins Gebirge führt, verbleibt die abzweigende Hauptstrecke ebenfalls in der Ebene. Von ihr ist nicht viel einzusehen, sie verschwindet kurz hinter der Ausfahrt im Tunnel. Hier existiert ein Schattenbahnhof, der vier längere Züge aufnehmen kann. Die elektrifizierte Hauptstrecke verläuft etwa drei Meter für den Betrachter sichtbar am hinteren Anlagenrand, bis auch sie in einem Tunnel verschwindet, in dem sich ebenfalls ein für das Abstellen von drei Zügen ausgebauter Schattenbahnhof befindet. Bei voller Besetzung dieses Bahnhofs ist der durchgehende Betrieb in beiden Richtungen weiterhin möglich. Hier mündet auch die abzweigende Hauptstrecke wieder ein. Die abzweigende Nebenbahn überquert in entsprechender Entfernung die zweigleisige Hauptstrecke, um in etwa 120 mm Höhe den Bahnhof Thomasmühle zu erreichen. Da die zu überquerende Strecke elektrifiziert ist, war eine „Steilrampe" nicht zu umgehen. Das wiederum motiviert den Einsatz von schweren Tenderloks der Baureihen 94, 95 und 96.
Der Kreuzungspunkt beider Strecken mit der Blechträgerbrücke ist ein gut gelungenes Motiv, das deshalb auch den Namen „Fotoeck" erhalten hat. In Thomasmühlen ist die Eisenbahnwelt aber noch nicht zu Ende, von hier kann man mit der Schmalspurbahn, die nur dem Ausflugsverkehr dient, weiter ins Gebirge fahren.
Im überwiegend dem Reiseverkehr dienenden Bahnhof Effingen sind nur bescheidene Ortsgüteranlagen vorhanden. Dadurch konnten aber hier nutzbare Bahnsteiggleislängen von 1,20 m bis 2,30 m untergebracht werden. Es sieht schon gut aus, wenn dann selbst ein längerer Schnellzug nicht die gesamte Bahnsteiglänge benötigt. Das kleine Bw verfügt über alle notwendigen Einrichtungen, wie Drehscheibe, Kohlenbansen mit Kran, Ausschlackstelle mit Schlackenaufzug, Lokschuppen mit 6 Ständen und zwei Freigleisen. Alle genannten Einrichtungen, auch die Wasserkräne, sind vollmechanisiert und können über das zentrale Schaltpult fernbedient werden.

Landschaft und Hochbauten

Zum Gestalten der Geländeoberfläche wurden handelsübliche Matten, selbstgefertigtes Streumaterial, Holzkitt, Schaumpolystyrol und auch „echtes" Material, wie Kiesel sowie Baumrinde, verwendet. Bäume und Sträucher bestehen aus natürlichen Ausgangsstoffen. Meine botanischen Kenntnisse reichen nicht aus, um die von mir verarbeiteten Pflanzen exakt zu definieren, selbstredend waren Goldrute und isländisches Moos dabei.
Bei den Hochbauten wollte ich von dem Grundsatz ausgehen, daß ein Gebäude immer zum Bestandteil der Umwelt werden sollte. Deshalb sind alle Eisenbahnhochbauten, soweit sie schon vorhanden sind, sämtlich Eigenbauten. Auch die noch fehlenden sind bereits entsprechend dem Standort und Zweck projektiert. Die übrigen Gebäude habe ich aus unserem Handelsangebot sorgfältig ausgewählt. Sie werden hauptsächlich als Halbrelief an der rückwärtigen Kulisse aufgestellt.
Die Kulisse konnte nur an der hinteren Anlagenkante ausgeführt werden, da die Anlage nach Betriebsschluß hochgeklappt wird. Eine wirklich gute Lösung, die für die Stirnseiten eigentlich auch erforderlichen Kulissen anzubringen, habe ich nicht gefunden. Daher wird im Betriebszustand der sonst durch die Kulisse vermittelte gute Eindruck zwar gestört, aber alles kann man eben nicht haben! Vor dem mit Hilfe der Tochter selbst gestalteten Himmel wurde ein Reliefgebirge gesetzt. Das ergab sich aus der Grundkonzeption der Anlagenausführung, da zum hinteren Rand hin ein Felsmassiv notwendig wurde, um den einen Schattenbahnhof aufnehmen zu können. So findet dieses Massiv seine Fortführung in der Kulisse. Am linken Teil der Anlage, dort wo der Nebenbahnendbahnhof liegt, tritt das Gebirge zurück und läßt Platz für einige vor der Kleinstadt liegende Häuser. Um diesen Eindruck zu verstärken, ist auch ein Teil der ehemaligen Stadtmauer mit Tor nachgebildet worden.

Die elektromechanische Ausstattung und Spannungsversorgung

Es kam mir vor allem darauf an, daß der Fahrbetrieb manuell geregelt wird. Die Fahrspannungsversorgung geschieht mit der Z-Schaltung. Es ist möglich, mit vier Netzgeräten zu arbeiten. Im Endzustand wird die Spannungsverstellung durch im Schaltpult untergebrachte Stellglieder möglich sein. Die Schaltmittel wurden selbst gebaut (siehe me 7/82). Alle möglichen elektromechanischen Funktionen lassen sich vom Schaltpult zentral und



manuell auslösen. Die Drehscheibe ist als einziges Zugeständnis mit einer automatischen Endabschaltung versehen. Die Vorwahl des anzusteuernden Schuppengleises wird vom Bediener vorgenommen. Alle Weichen sind mit selbstgebauten Unterflurantrieben ausgerüstet, die neben zwei Umschaltkontakten für Schaltverknüpfungen einen solchen Kontakt für die Herzstückversorgung haben. Dadurch gibt es keine Probleme bei vorbildlich langsamen Rangiermanövern im Bereich der Weichenstraßen.

Signale sind auf der Nebenbahn als Formsignale ausgeführt. In allen übrigen Bereichen werden Lichtsignale installiert, die noch nach dem alten Lichtsignalsystem arbeiten. Da ich sie selbst baue, wird es noch etwas dauern, bis auch im Bahnhof Effingen alle Signale stehen.

Ein speziell angefertigtes Netzteil, in dem 14 Netzgeräte der unterschiedlichsten Leistung und Spannungsabgabe installiert sind, dient der Stromversorgung. Jeder Schaltkreis (z. B. Weichen, Beleuchtung, Signale usw.) wird mit einem eigenem Trafo versorgt. Außerdem befindet sich hier noch ein PIKO-Lux-Constant zur Fahrzeugbeleuchtung. Dieses Bauteil ist ziemlich schwer und steht deshalb im hinter der Balustrade befindlichen Stauraum. Es ist mit einem 30adrigen Kabel an das Schaltpult angeschlossen. Letzteres wiederum wird mit der Anlage durch mehrere vieladrige Kabel verbunden, insgesamt sind es 272 Kabeladern!

Der Fahrzeugpark

Neben den mehr als 10 selbstgebauten und einigen frisierten bzw. umgebauten Triebfahrzeugen sowie Wagen sind auch einige Industriemodelle aller Traktionsarten vorhanden, so daß der vorhandene Bestand nicht gleichzeitig auf der Anlage genutzt werden kann. Die etwas neutral gehaltene Landschaft und Umwelt ermöglicht das zeitgerechte Einsetzen der vorhandenen Fahrzeuge. So ist es möglich, je nach Geschmack die unterschiedlichsten Kombinationen an Fahrzeugen auf meiner Anlage verkehren zu lassen. Die Reko-01[5] mit Modernisierungswagen ist dort ebenso zu finden, wie die BR 38 mit preußischen Abteilwagen oder eine Altbau-01 mit Oberlichtschnellzugwagen. Selbstverständlich aber immer nur das, was auch beim Vorbild zur gleichen Zeit möglich war!

Zum Betrieb

Wenn man das Vorbild einigermaßen korrekt nachbilden will, kann keinesfalls auf einen fahrplanmäßigen Betrieb verzichtet werden. In der Regel sind auf den eingangs erwähnten beiden Hauptstrecken fünf lokbespannte Züge und zwei Triebwagen im Einsatz. Die Nebenbahn wird mit dem durch schwere Tenderlok geförderten Pmg bedient, und auf der Schmalspurbahn pendelt ein Reisezug. Wenn Sie nun denken, daß dieser Betrieb den Bedienenden überfordert, dann sind Sie im Irrtum. Man darf nur nicht alles auf einmal in Betrieb setzen! Wo findet man beim Vorbild immer alles in Betrieb und überall ein volles Haus? Obwohl im Bahnhof Effingen ohne Probleme vier Züge zugleich abgefertigt werden können, sind dort ausnahmsweise höchstens drei Züge anzutreffen, von denen dann aber einer sicherlich dort endet und entsprechend zu behandeln ist. Ein sinnvoll gestalteter Fahrplan ermöglicht vorbildgerechtes Fahren.

Was noch zu tun bleibt

Auf einem Viertel der Anlage muß noch die Landschaft gestaltet werden. Allerdings ist es der Teil, auf dem nicht allzuviel Gelände zu modellieren ist, da hier der Hauptteil der Gleisanlage des Bahnhofs Effingen liegt. Dann fehlen in Effingen noch sämtliche Signale und die komplette Fahrleitung. Die bereits gefertigten Bahnsteige werden noch eine Überdachung erhalten. Dann aber soll der lang ersehnte Wunsch nach dem Selbstbau von Fahrzeugen – vor allem von Lokmodellen – verwirklicht werden!

1 Blick in das Bw Effingen. Während die „Hofdame" bekohlt wird, nimmt die 01 518 Wasser.

2 Ein Leckerbissen für alle Oldtimer-Fans: Der Rheingold-Expreß mit Originalbespannung vor Einfahrt in den Tunnel.

3 Wie eine Straßenbahn schlängelt sich der Schmalspurzug durch den Ort Thomasmühlen, um den Endbahnhof zu erreichen.

4 Blick vom Bw Effingen auf die parallel verlaufenden Strecken. Sämtliche Traktionsarten sind hier eingesetzt.

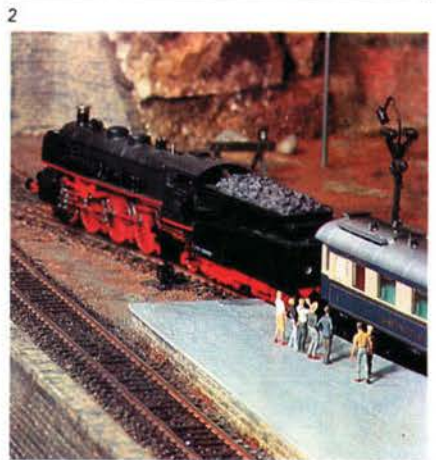
5 Das gab's auch beim Vorbild! Hier muß der voll funktionsfähige Eigenbau-EDK 50 dafür Sorge tragen, damit die anderen Triebfahrzeuge wieder zum Einsatz kommen können.

Fotos: 1, 2, 4 und 5. W. Danitschek, Greifswald; 3 A. Grembocki, Stralsund

1



2



3



4



5

Ein Personenzug mit der selbstgebauten 38 3311 vor der Einfahrt in den Bahnhof Effingen.
Das Motiv entstand auf der Heimanlage von U. Schulz. Mehr darüber erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Foto: W. Danitschek, Greifswald

